REPAIRMANUAL 1999-2006

125/200
SX, SXS, MXC, EGS, EXC, EXC SIX DAYS, XC, XC-W

REPARATURANLEITUNG

MANUALE DI RIPARAZIONE

MANUEL DE REPARATION

MANUAL DE REPARACION

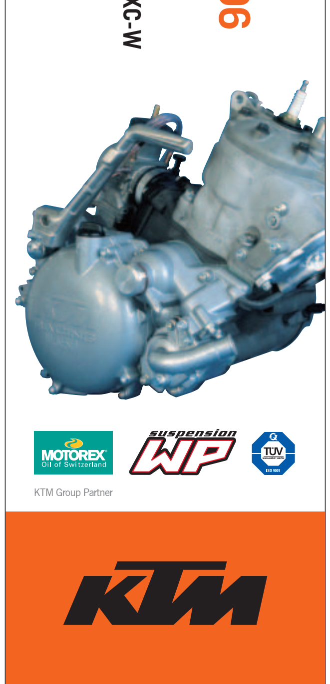
Art.NR.: 3.206.031-F



REPAIRMANUAL 1999-2006

125/200

SX, SXS, MXC, EGS, EXC, EXC SIX DAYS, XC, XC-W



MOTOREX Oil of Switzerland

KTM Group Partner

suspension WP

TÜV

KTM

INFORMATION IMPORTANTE/MISE A JOUR

Afin de poursuivre le système existant de manuel de réparation en feuilles volantes il est possible d'imprimer les pages suivantes et de les classer dans le manuel existant selon les indications fournies plus bas:

1,3,7,9,13,15,20,21,26,32,34,39,45,50-52,62,64,65,67,69-71,73,86,88,90,93,97-104,109,111-171,185-187,212-215

Enlever page (s)	Remplacer par page (s)	Ajouter page (s)	Après la page
2-1	2-1		
		2-5 jusqu'à 2-6	2-4
3-3	3-3		
4-3	4-3		
4-5	4-5		
5-1	5-1		
5-6	5-6		
5-11 jusqu'à 5-13	5-11 jusqu'à 5-13		
6-3	6-3		
6-5 jusqu'à 6-6	6-5 jusqu'à 6-6		
6-8	6-8		
6-10 jusqu'à 6-12	6-10 jusqu'à 6-12		
7-1	7-1		
7-14	7-14		
7-16	7-16		
7-18	7-18		
8-1	8-1		
8-4 jusqu'à 8-9	8-4 jusqu'à 8-11		
10-1 jusqu'à 10-50	10-1 jusqu'à 10-60		
11-1	11-1		
		11-14 jusqu'à 11-15	11-13
12-1	12-1		
12-24 jusqu'à 12-25	12-24 jusqu'à 12-27		

MANUEL DE RÉPARATION KTM SOUS FORME DE FEUILLETS LIBRES

RANGEMENT DES PAGES DU MANUEL DANS LE CLASSEUR

- Mettre les intercalaires dans le classeur
- Glisser la page de titre du manuel (210x297 mm) dans la chemise transparente de couverture
- Glisser le carton (170x45 mm) dans la chemise transparente formant dos du classeur.
- Glisser le sommaire général (150x297 mm) dans la chemise transparente après la couverture
- Il convient alors de classer les différents chapitres entre les intercalaires. Il faut tenir compte de la pagination qui se trouve en bas à droite.
  Exemple: 3-2 3 = chapitre 3 2 = page 2
  Il faut donc mettre toutes les pages référencées 3 derrière l'intercalaire 3
- Les intercalaires sans fonction particulière sont là pour qu'on puisse ajouter des notes ou des documents personnels. Il convient alors de porter une mention dans le sommaire.



LÉGENDE - ACTUALISATION

3.205.74-F	**Manuel de réparation 125/200 SX, MXC, EXC** Version de base Modèle 1999 (N° de moteur commence par 9)	**3/1999**
3.205.88-F	**Actualisation manuel de réparation 3.205.74-F** Modèle 2000/2001 (2000: N° de moteur commence par 0) (2001: N° de moteur commence par 1)	**8/2000**
3.210.27-F	**Actualisation manuel de réparation 3.205.74-F** Modèle 2002 (N° de moteur commence par 2)	**7/2001**
3.206.005-F	**Actualisation manuel de réparation 3.205.74-F** Modèle 2003 (N° de moteur commence par 3)	**11/2002**
3.206.017-F	**Actualisation manuel de réparation 3.205.74-F** Modèle 2004 (N° de moteur commence par 4)	**10/2003**
3.206.021-F	**Actualisation manuel de réparation 3.205.74-F** Modèle 2005 (N° de moteur commence par 5)	**08/2004**
3.206.031-F	**Actualisation manuel de réparation 3.205.74-F** Modèle 2006 (N° de moteur commence par 6)	**09/2005**

Modification / Actualisation:
Détails techniques modèles 2006, Remplacement du liquide de frein
Caractéristiques techniques, couples de serrage, Plan de graissage
et d'entretien

Édition 09/2005

AVANT-PROPOS

Cet ouvrage est aussi un manuel de réparation détaillé. Il tient compte des derniers perfectionnements du modèle, toutefois nous réservons le droit d'apporter des améliorations dans le cadre du développement de la machine sans avoir pour autant à modifier parallèlement ce manuel.

Nous avons renoncé à décrire les tours de main ainsi que les précautions à prendre qui font partie du travail ordinaire dans un atelier. On suppose que les réparations seront effectuées par un mécanicien qui est réellement un homme du métier.

Il est préférable de lire complètement le manuel avant de se lancer dans une réparation.

⚠ **ATTENTION** ⚠

NE PAS OBSERVER CES CONSEILS PEUT ENTRAINER UN DANGER CORPOREL GRAVE.

! **ATTENTION** !

NE PAS TENIR COMPTE DE CES OBSERVATIONS PEUT PROVOQUER DES DOMMAGES AU VEHICULE ET LE RENDRE DANGEREUX.

„NOTA BENE“ INTRODUIT UN CONSEIL UTILE.

N'employer que des pièces d'origine KTM lorsqu'un changement de pièces est nécessaire.

Le moteur KTM, qui est d'une technologie poussée, ne peut satisfaire vraiment et durablement aux exigences qui lui sont imposées que si l'entretien prescrit est effectué correctement et régulièrement.



Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

BULLETIN REPONSE CONCERNANT LES MANUELS DE REPARATION

Nous nous efforçons de mettre à disposition des manuels de réparation aussi parfaits que possible, toutefois il peut arriver qu'une erreur s'y glisse.

Afin d'améliorer encore la qualité de ces manuels nous souhaitons que tous les mécaniciens et chefs d'atelier nous aident.

Si vous veniez à remarquer des fautes ou des erreurs (erreurs techniques, description peu précise, peu claire ou erronée d'un tour de main, difficulté avec l'outillage, caractéristiques techniques et couples de serrage incomplets, traduction incorrecte ou avec des formulations fausses etc.), il serait bon que vous nous fassiez connaître et décriviez l'erreur en utilisant le tableau ci-dessous. Puis envoyez-nous cela par fax au 0043/7742/6000/5349.

Remarque concernant le tableau :
- Dans la colonne 1 porter la référence complète du manuel de réparation (par ex. 3.206.031-F). Cette référence se trouve sur la couverture ou dans la marge de gauche des pages impaires.
- Dans la colonne 2 porter le numéro de la page concernée (par ex. 5-7e).
- Dans la colonne 3 préciser ce qui ne va pas, est incomplet ou faux. On peut recopier le passage incriminé ou bien l'évoquer. Si l'on évoque le passage sans le recopier, les indications devraient être autant que possible en anglais ou en allemand.
- Dans la colonne 4 il faut préciser comment aurait dû être le texte.

Nous examinerons les remarques et effectuerons les corrections dès que possible dans une des éditions suivantes.

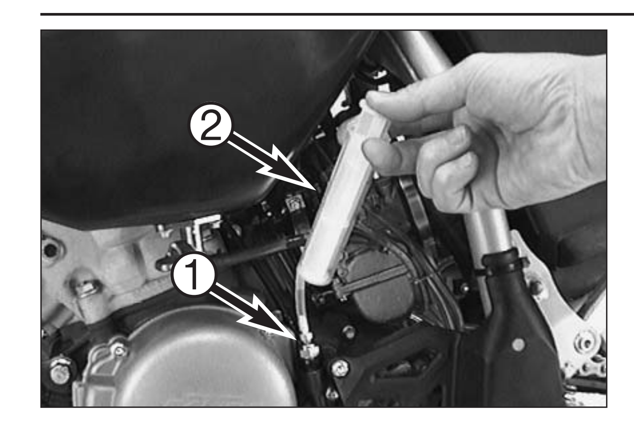
Art.Réf. du manuel de réparation	**Page**	**Ce qui ne va pas**	**Ce qui devrait être**

Remarques complémentaires, souhaits, critiques en relation avec les manuels de réparation (en allemand ou en anglais) :

Nom : mécanicien/chef d'atelier **entreprise**

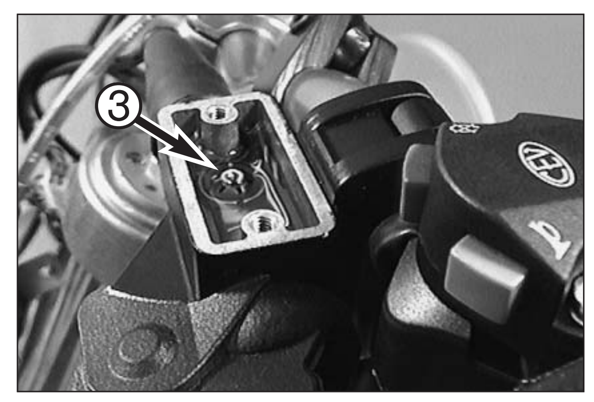
GENÉRALITÉS 2

SOMMAIRE



Purge de l'embrayage hydraulique

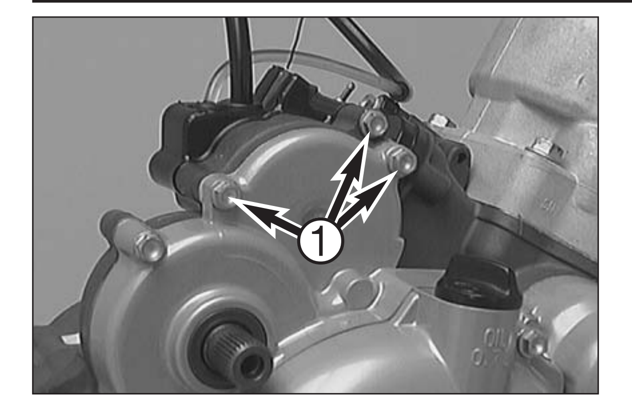
– Déposer le couvercle avec la membrane.
– Enlever la vis de purge ❶ sur le cylindre récepteur et mettre à sa place la seringue de purge ❷ remplie d'huile pour circuits hydrauliques biodégradable SAE 10 (par ex. Motorex Kupplungs-Fluid 75).



– Remettre de l'huile jusqu'à ce qu'elle ressorte sans bulles par le trou ❸ du maîtrecylindre. Faire attention à ne pas faire déborder.

! ATTENTION !

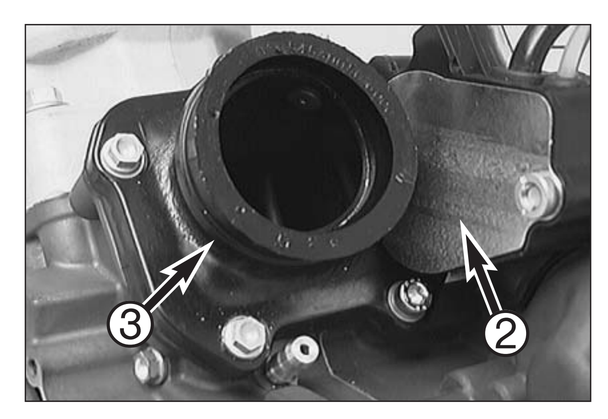
QUAND LA PURGE EST TERMINÉE IL FAUTVÉRIFIER LE NIVEAU DANS LE MAÎTRE-CYLINDRE. N'EMPLOYER QUE DEL'HUILE HYDRAULIQUE BIODÉGRADABLE SAE 10 (PAR EX. MOTOREX KUPPLUNGS-FLUID 75) POUR CIRCUITS HYDRAULIQUES ET EN AUCUN CAS DU LIQUIDE DE FREIN. NE JAMAIS METTRE D'HUILE HYDRAULIQUE MINÉRALE OU DE LIQUIDE DE FREIN.

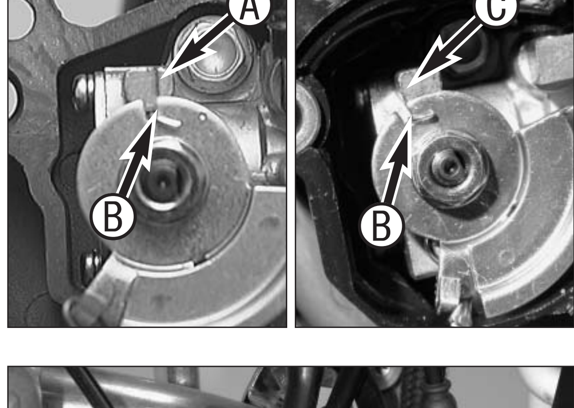


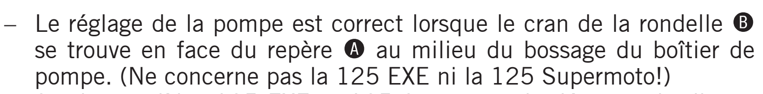
Réglage de la pompe à huile – Modèles à graissage séparé

NOTA BENE: Avant de régler la pompe à huile il faut d'abord régler correctement le câble de gaz.

– Enlever les trois vis ❶ du boîtier de pompe et retirer le couvercle ❷. Pour effectuer plus facilement le contrôle ou le réglage, il est recommandé de faire pivoter sur le côté la pipe d'admission ❸ (4 vis de la pipe seront enlevées et la 5ème desserrée; le boîtier de la pompe à huile empêche la dépose complète).





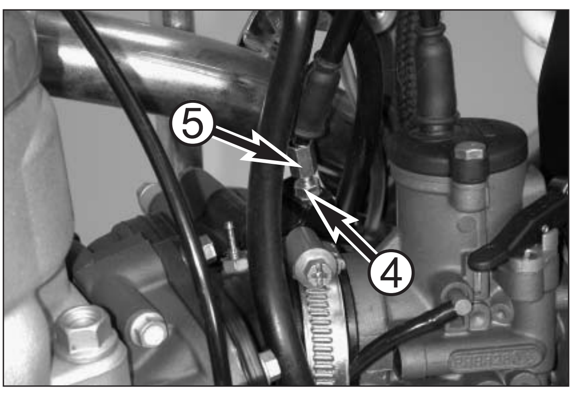


– Le réglage de la pompe est correct lorsque le cran de la rondelle Ⓑ se trouve en face du repère Ⓐ au milieu du bossage du boîtier de pompe. (Ne concerne pas la 125 EXE ni la 125 Supermoto!)
– Sur les modèles 125 EXE et 125 Supermoto la découpe du disque Ⓑ pour le câble doit recouvrir le bord Ⓒ du boîtier de pompe à huile.

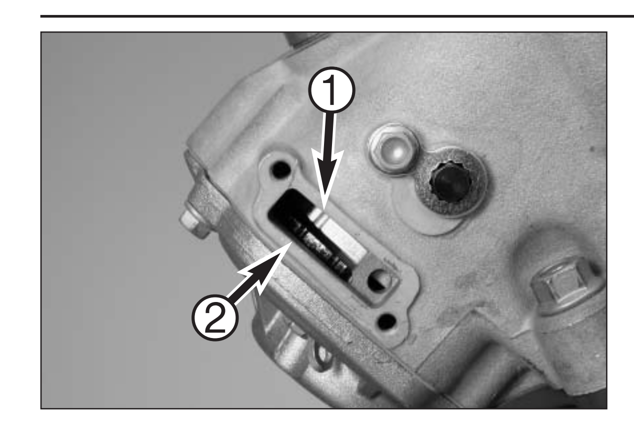


! ATTENTION !

SI LE RÉGLAGE DE LA POMPE N'EST PAS CORRECT, LE MOTEUR NE REÇOIT PAS ASSEZ D'HUILE ET IL SE PRODUIT UNE CASSE.



– Si un réglage est nécessaire, il faut desserrer le contre-écrou ❹ de la vis de réglage ❺ sur le câble et tourner la vis. Resserrer ensuite le contre-écrou.

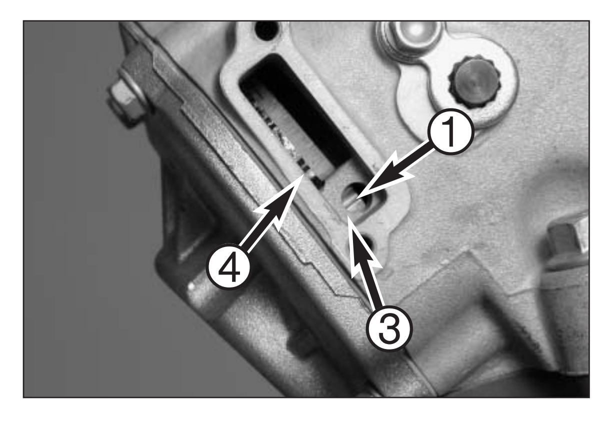


Contrôle de la valve à l'échappement (moteur en marche)

– Enlever le couvercle à gauche sur le cylindre
– Faire démarrer le moteur
– Le cran ❶ du secteur se trouve à peu près à côté du cran ❷ de la tôle de guidage.

! **ATTENTION** !

LE RÉGLAGE DE BASE SE FAIT AVEC UNE JAUGE DE PROFONDEUR. CF. RÉGLAGE DU VOLET – VALEUR "Z" (PAGES 6-10).

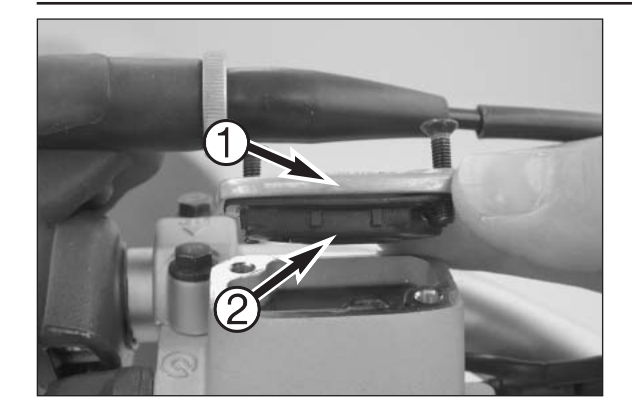


– Donner les gaz. Quand le régime augmente, le cran ❶ se déplace vers le bas; à peu près à plein régime il se trouve au niveau de l'alésage sur le carter ❸.

! **ATTENTION** !

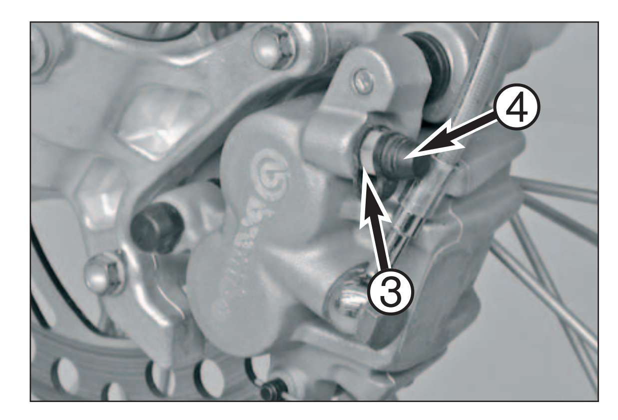
– NE PAS S'OCCUPER DU CRAN ❹.
– QUAND LE CRAN ❶ N'ATTEINT PAS LA POSITION REPRÉSENTÉE SUR LA FIGURE OU NE SE DÉPLACE PAS, IL FAUT FAIRE REMETTRE EN ÉTAT LE MÉCANISME DE COMMANDE DE LA VALVE À L'ÉCHAPPEMENT.

– Remettre le couvercle en place et serrer les vis.

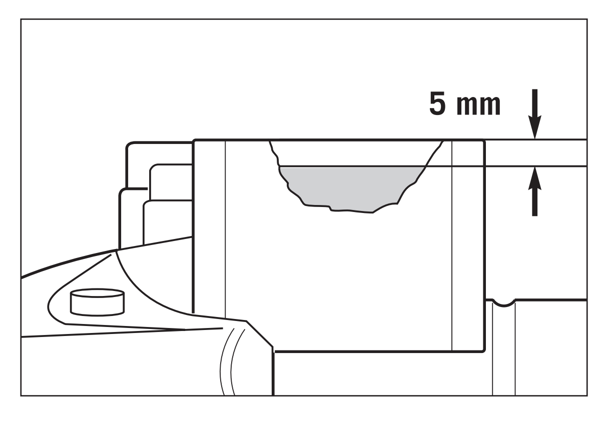


Remplacement du liquide de frein à l'avant

- Mettre le guidon dans une position telle que le maître-cylindre soit bien à l'horizontale.
- Retirer du bocal le couvercle 1 et la membrane 2.
- Avec une seringue aspirer le vieux liquide et remplir avec du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1).



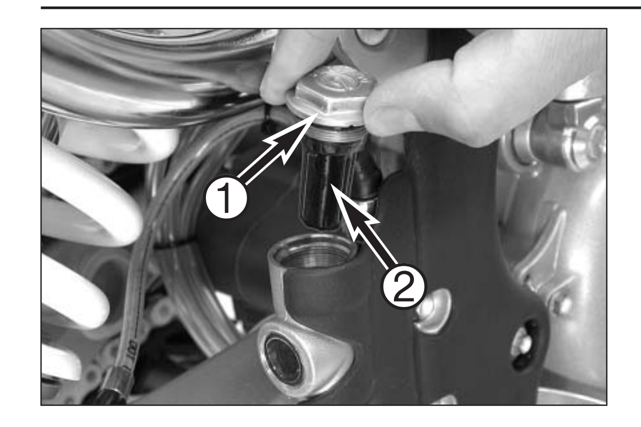
- Avec la seringue aspirer le vieux liquide par la vis de purge ❸ situéesur la pince à gauche. Il faut veiller à remettre constamment du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) dans le bocal pour qu'il y en ait toujours suffisamment.
- Resserrer la vis de purge ❸ et remettre le capuchon en caoutchouc ❹.



- Rajouter du liquide DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) dans le bocal jusqu'à 5 mm du bord supérieur. Remettre la membrane, le couvercle et les vis.
- Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu déborder ou être renversé.
- Actionner la poignée de frein jusqu'à sentir une résistance nette.

! ATTENTION !

- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. CE LIQUIDE SUR UNE BASE DE SILICONE EST DE COULEUR POURPRE. SI ON EN UTILISE, LES JOINTS ET LES DURITES S'ABIMENT.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT IRRITER LA PEAU. EVITER LE CONTACT AVEC LA PEAU ET LES YEUX. SI UNE ÉCLABOUSSURE DEVAIT ATTEINDRE L'OEIL, LAVER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.
- EVITER LE CONTACT AVEC LES PARTIES PEINTES. LE LIQUIDE ATTAQUE LA PEINTURE!
- UTILISER SEULEMENT DU LIQUIDE PROPRE ET RÉCENT PROVENANT D'UN BIDON FERMÉ HERMÉTIQUEMENT.

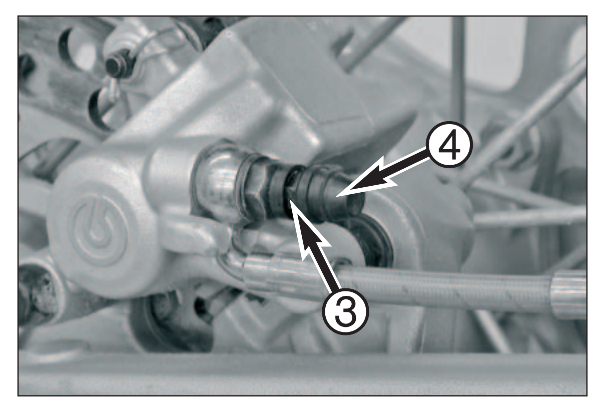


Remplacement du liquide de frein à l'arrière

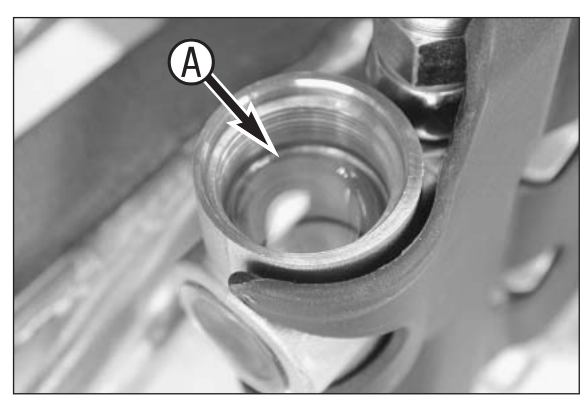
– Mettre la moto bien verticale.

– Dévisser le couvercle ❶ du bocal de liquide de frein et retirer la membrane ❷.

– Avec une seringue aspirer le vieux liquide et remplir avec du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1).



– Avec la seringue aspirer le vieux liquide par la vis de purge ❸ située sur la pince à gauche. Il faut veiller à remettre constamment du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1).dans le bocal pour qu'il y en ait toujours suffisamment.
– Resserrer la vis de purge ❸ et remettre le capuchon en caoutchouc ❹



– Mettre du liquide de frein DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'au repère Ⓐ à l'intérieur du bocal.

– Vérifier l'état des joints toriques sur le couvercle du bocal, les remplacer si nécessaire puis revisser le couvercle.

– Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu déborder ou être renversé

– Actionner la pédale de frein jusqu'à sentir une résistance nette.

! ATTENTION !

– NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. CE LIQUIDE SUR UNE BASE DE SILICONE EST DE COULEUR POURPRE. SI ON EN UTILISE, LES JOINTS ET LES DURITES S'ABIMENT.
– LE LIQUIDE DE FREIN PEUT IRRITER LA PEAU. EVITER LE CONTACT AVEC LA PEAU ET LES YEUX. SI UNE ÉCLABOUSSURE DEVAIT ATTEINDRE L'OEIL, LAVER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.
– EVITER LE CONTACT AVEC LES PARTIES PEINTES. LE LIQUIDE ATTAQUE LA PEINTURE!
– UTILISER SEULEMENT DU LIQUIDE PROPRE ET RÉCENT PROVENANT D'UN BIDON FERMÉ HERMÉTIQUEMENT.

Contrôle des plaquettes et des disques

– Voir Manuel d'utilisation

DEPOSE ET POSE DU MOTEUR 3

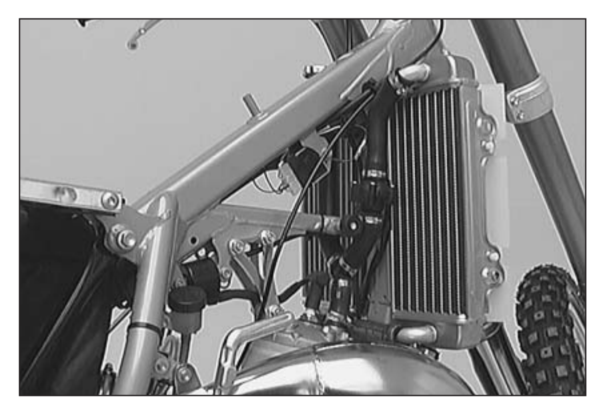
SOMMAIRE



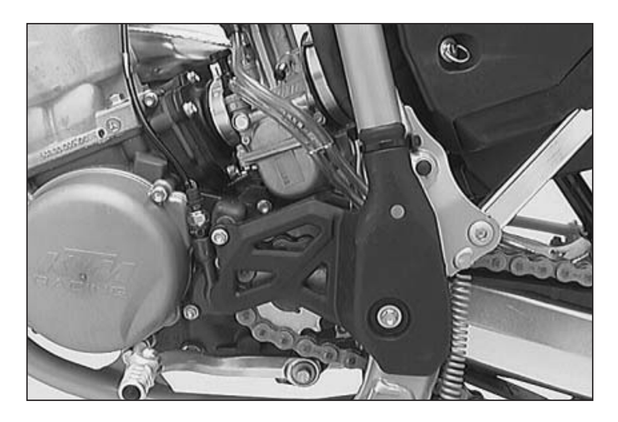
Dépose du moteur

NOTA BENE: La culasse et le cylindre peuvent être démontés alors que le moteur est dans le cadre. De même il n'est pas nécessaire de le déposer pour travailler sur l'embrayage, la transmission primaire et le verrouillage de boîte. La pompe à eau peut être enlevée et remise sans qu'il soit nécessaire de démonter le carter d'embrayage.

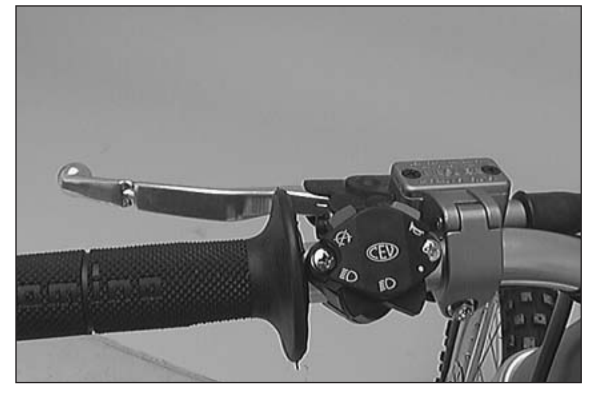
- Nettoyer parfaitement la machine.
- Caler la machine sur une béquille appropriée.
- Déposer la selle et le réservoir avec les déflecteurs.



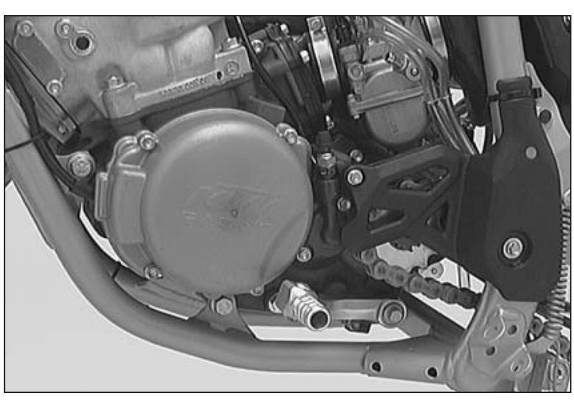
- Vidanger le liquide de refroidissement.
- Enlever l'échappement et retirer le tirant moteur.
- Débrancher les durites d'eau sur le moteur.
- Retirer le carburateur.



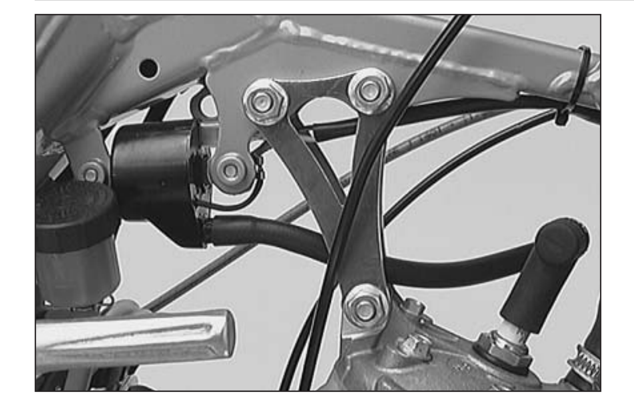
- Déposer le cache protégeant le maître-cylindre de frein.
- Enlever le guide-chaîne au niveau du pignon de sortie de boîte et déposer la chaîne.
- Débrancher les câbles électriques.



- Déposer le maître-cylindre de l'embrayage et mettre la durite dans une position telle qu'on ne l'accroche pas en sortant le moteur.
- Décrocher sur le carter d'embrayage le ressort de rappel de la pédale de frein.

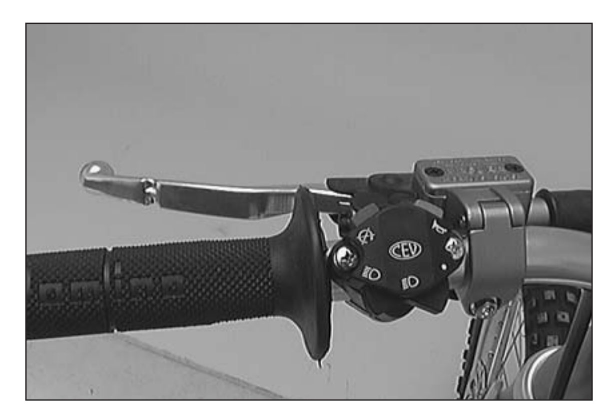


- Dévisser les vis de fixation moteur.
- Sortir l'axe de bras oscillant et retirer ce dernier par l'arrière.
- Sortir le moteur du cadre par la gauche.



Pose du moteur

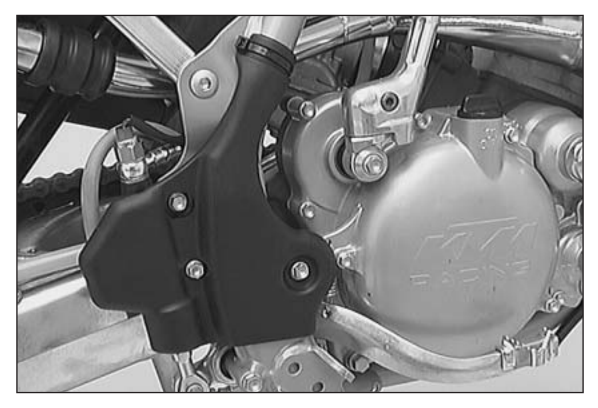
- Présenter le moteur par la gauche du cadre. Graisser légèrement l'axe du bras oscillant et l'enfiler.
- Mettre les vis de fixation.
- Poser le tirant.



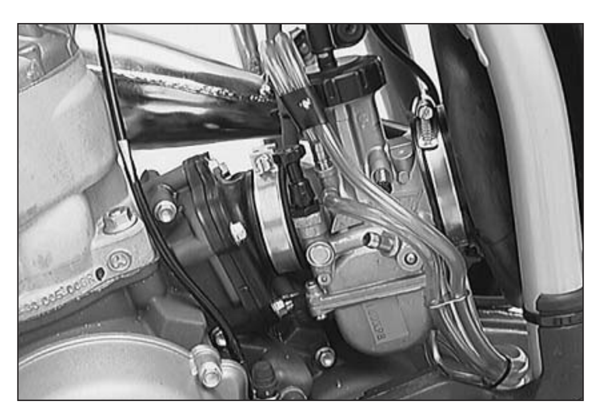
- Raccorder les câbles électriques.
- Mettre en place la durite de l'embrayage et monter le maître-cylindre au guidon.



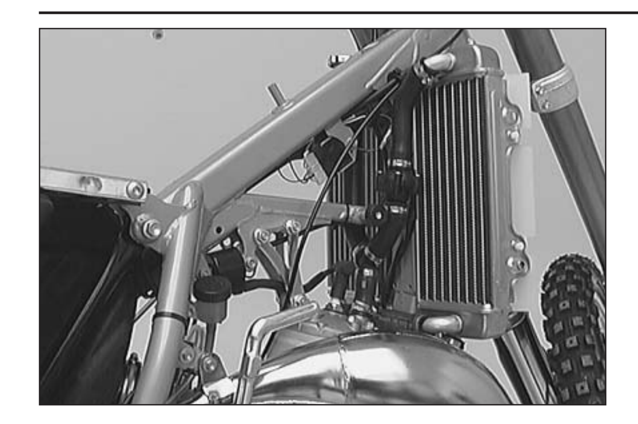
- Poser la chaîne et le guide chaîne.



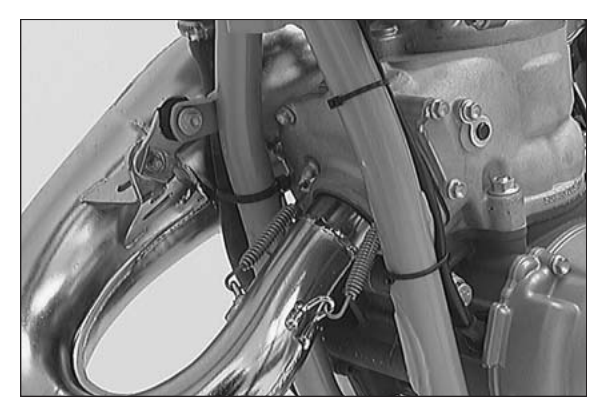
- Monter le cache du maître-cylindre.
- Poser le cache de protection du maître-cylindre de frein.



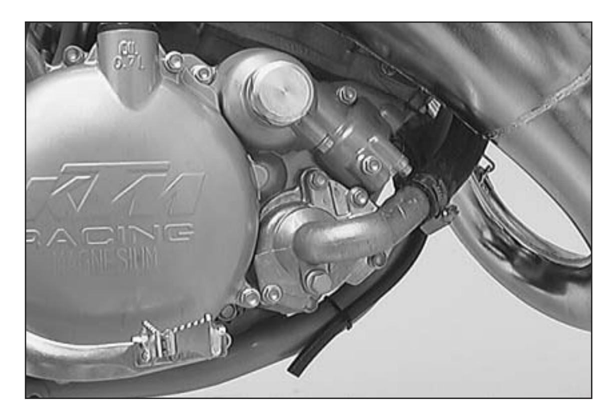
- Poser le carburateur.



– Raccorder les durites sur le moteur et remplir le circuit de refroidissement d'un mélange de 40% d'antigel et 60% d'eau. Dévisser les vis de purge sur le cylindre et sur le radiateur droit et les refermer seulement lorsque le liquide qui sort ne contient plus de bulles d'air.

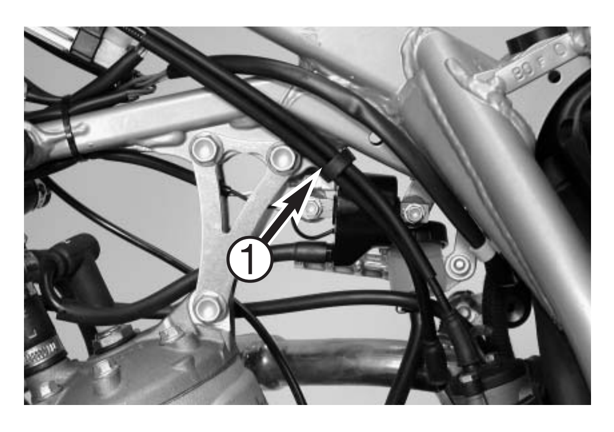


– Remettre l'échappement.
– Remettre le réservoir avec les déflecteurs et poser la selle.



– Vérifier le bon fonctionnement de l'installation électrique.
– Régler le carburateur.
– Essai en roulant.

– Après avoir effectué l'essai en roulant, il convient de vérifier l'étanchéité du moteur, du circuit de refroidissement et de l'échappement.



Fixer au cadre les câbles et le répartiteur - Modèles à graissage séparé

! ATTENTION !

POUR ÉVITER QUE LE CÂBLE DE GAZ OU CELUI DE LA POMPE À HUILE SORTE DU RÉPARTITEUR, IL FAUT FIXER LES DEUX GAINES AU DESSUS DU CARBURATEUR AVEC UN SERRE-CÂBLE ❶.

DÉMONTAGE DU MOTEUR 4

SOMMAIRE

Manuel de réparation 125 / 200 Art.-Nr. 3.206.031-F

OUTILS SPÉCIAUX – MOTEUR 125 / 200

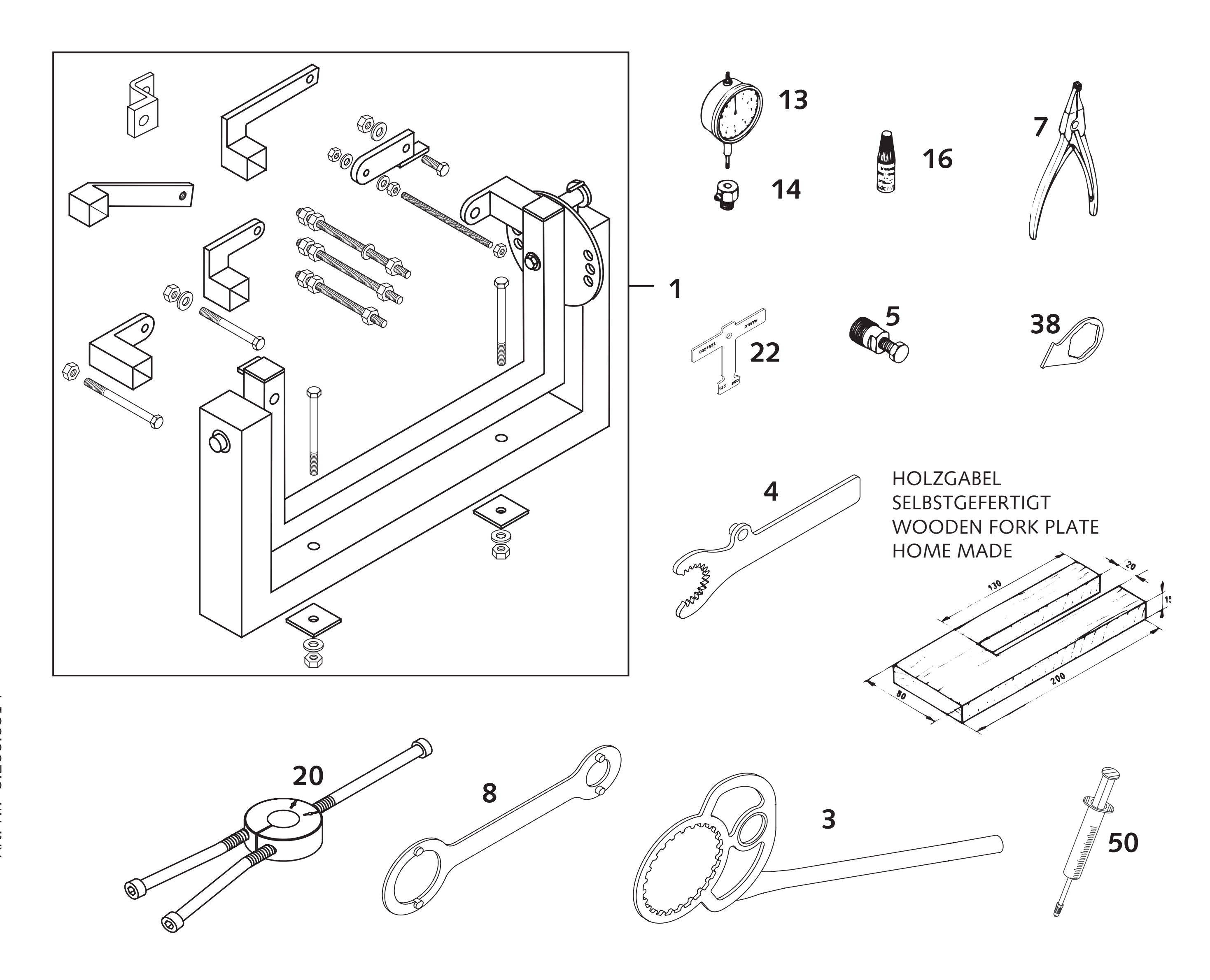
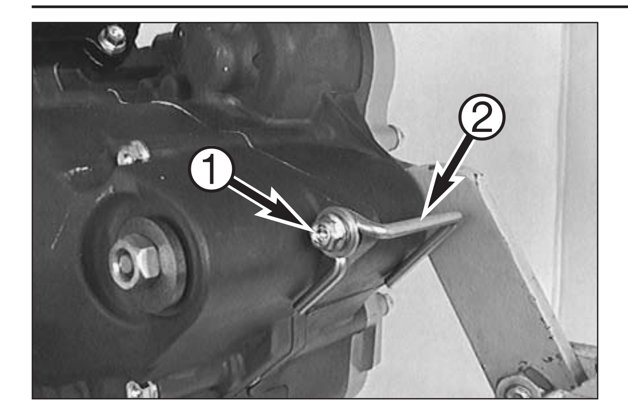
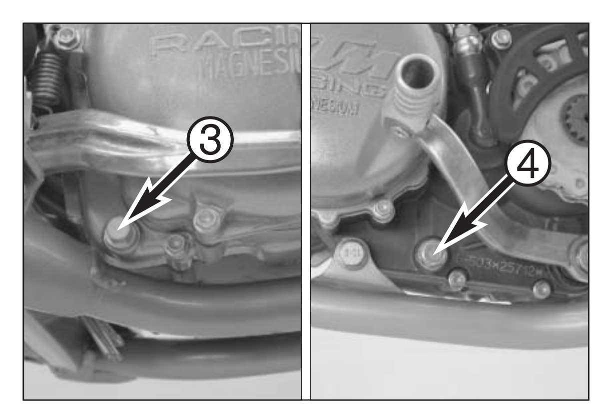


FIG	NO.	DÉSIGNATION
1	560.12.001.000	Chevalet
3	503.29.003.000	Outil pour maintenir l’embrayage 125 / 200
4	503.29.004.000	Outil pour maintenir pignon primaire
5	546.29.009.044	Extracteur le volant M27x1 Kokusan
7	510.12.011.000	Pince à circlip
8	546.29.012.100	Outil pour maintenir le volant Kokusan 2K-1/2/3/4
13	501.12.013.000	Comparateur 0-10 mm
14	501.12.030.000	Support de comparateur
16	6 899 785	Loctite 243 bleu 6 cm^3
20	584.29.037.037	Outil de montage bague intérierure roulements d’embiellage
22	503.29.022.000	Jauge à crochet 125 / 200
38	503.29.038.000	Outil pour maintenir le pièce d’entrainement
50	503.29.050.000	Seringue de purge (embrayage hydraulique)

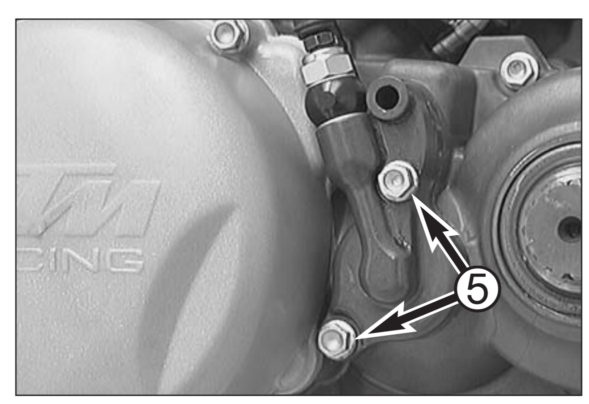


– Nettoyer le moteur à fond.
– Fixer le moteur sur le chevalet.
– Déposer le kick et le sélecteur.
– Déposer le vis ❶ et deposer du bride ❷.



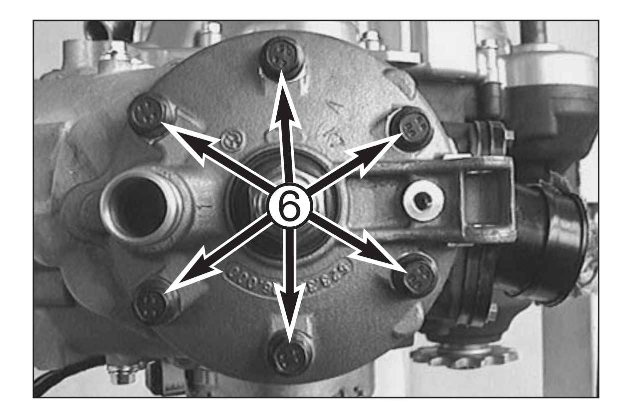
Vidange de la boîte

– Enlever les bouchons de vidange ❸ et ❹ et laisser l'huile s'écouler dans un récipient.



Dépose du cylindre récepteur d’embrayage

– Enlever les deux vis ❺ et retirer le cylindre récepteur avec le joint.
– Retirer la tige de commande se trouvant dans l’arbre primaire.

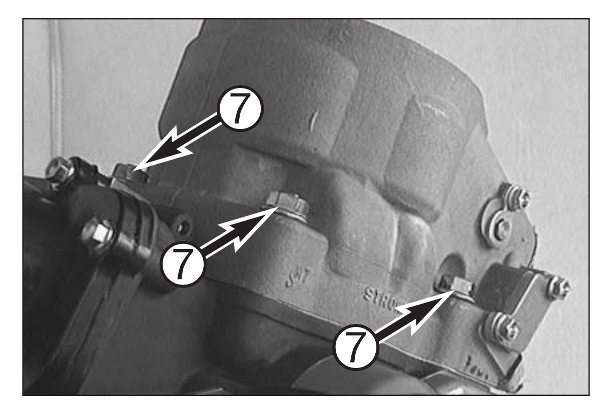


Culasse, cylindre, piston

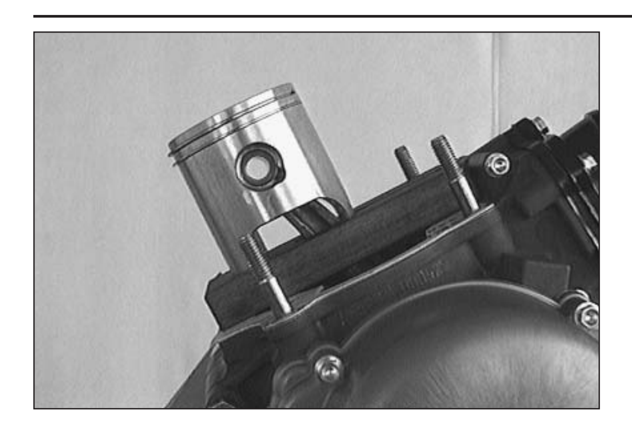
– Dévisser les 6 vis ❻ et déposer la culasse avec son joint.

NOTA BENE: Sur le moteur 125 cm³ à partir du modèle 2002 et sur le moteur 200 cm³ à partir du modèle 2003 il y a un joint torique à la place du joint de culasse ordinaire.

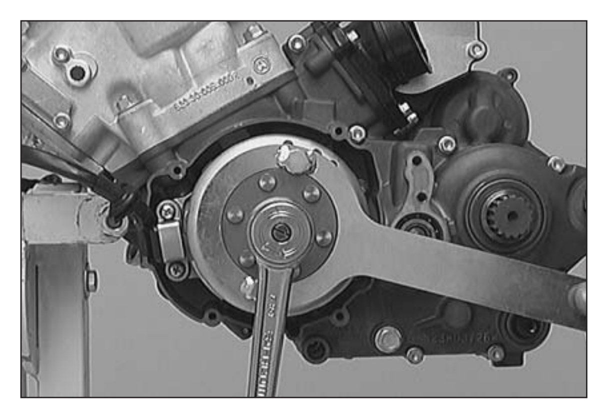
– Enlever le joint torique se trouvant dans la gorge du cylindre.



– Enlever les 4 écrous à épaulement ❼ à l’embase du cylindre et déposer celui-ci.

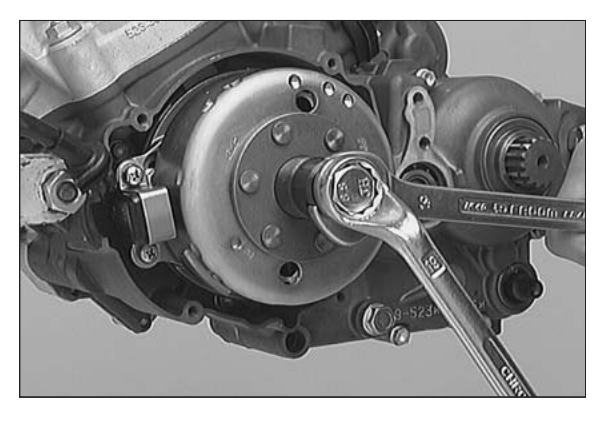


– Masquer le carter.
– Faire reposer le piston sur la pièce de bois spéciale et enlever les deux clips d’axe de piston.
– Chasser l’axe de piston sans forcer. Si nécessaire employer un jet.
– Retirer le piston et sortir le roulement du pied de bielle.
– Enlever le joint d’embase.

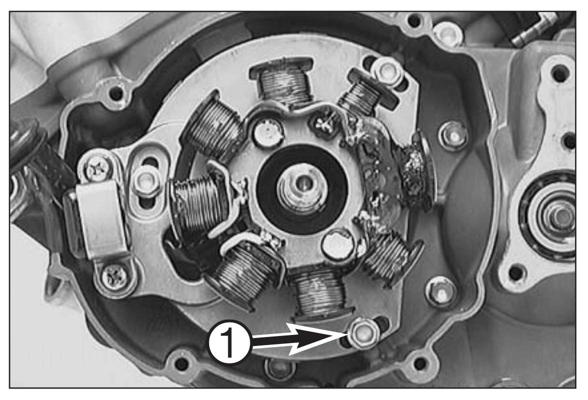


Allumage

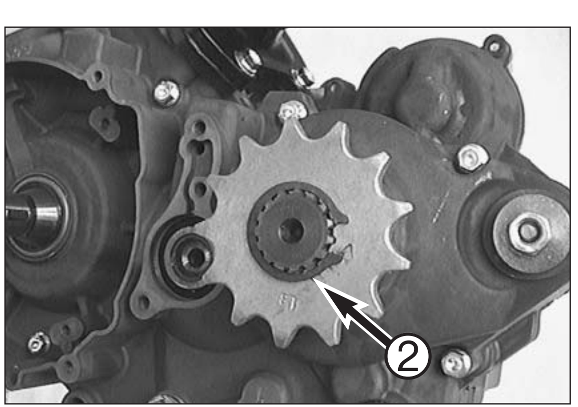
– Retirer les 4 vis et enlever le carter d’allumage avec le joint.
– Maintenir le rotor avec l’outil spécial et desserrer l’écrou.
– Enlever l’écrou et le frein.



– Visser l’extracteur dans le rotor (pas à gauche) et arracher ce dernier.

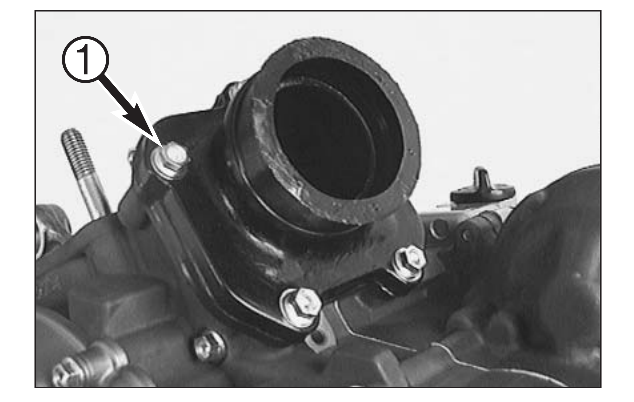


– Enlever les 3 vis à épaulement ❶ et retirer le stator.
– Retirer la clavette de son logement sur le vilebrequin.



Pignon de sortie de boîte

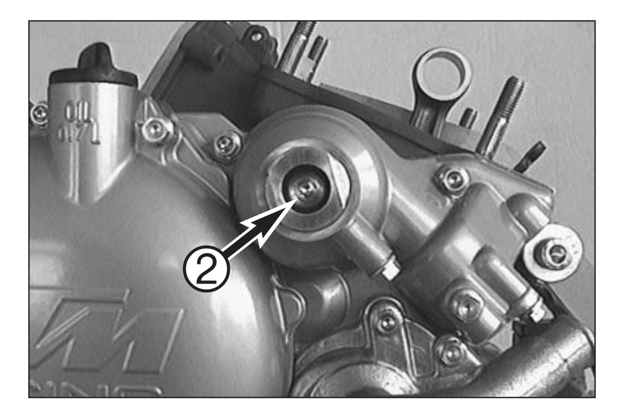
– Avec une pince à circlips, retirer le circlip ❷ de l’arbre de sortie.
– Retirer de l’arbre le pignon, l’entretoise et le joint torique.



Boîte à clapets, pipe d'admission

- Enlever les 5 vis ❶ et les rondelles élastiques. Retirer la pipe, la boîte à clapets et le joint.

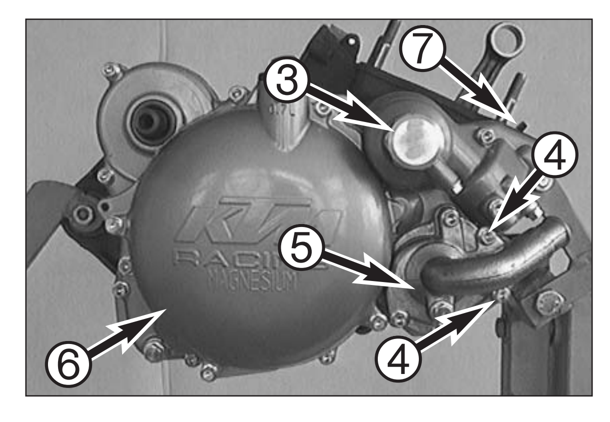
NOTA BENE: A partir du modèle 2006, sur les moteurs 200 cm3, il y a une cale entre le joint et la boîte à clapets. Il faut également la retirer.



Carter d'embrayage

NOTA BENE: La passe de travail décrite ici est nécessaire seulement si l'on sort du carter d'embrayage la commande centrifuge.

– Enlever le bouchon ❸ de la commande centrifuge avec son joint et desserrer la vis ❷.

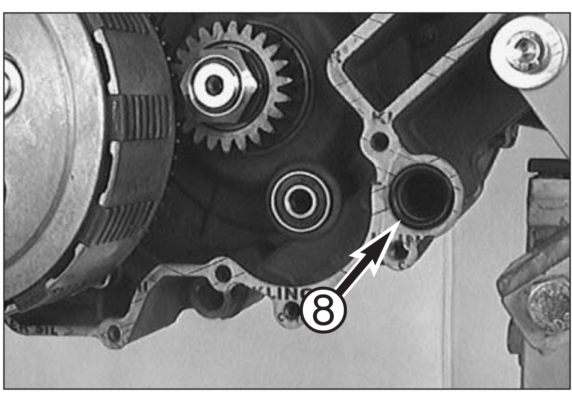


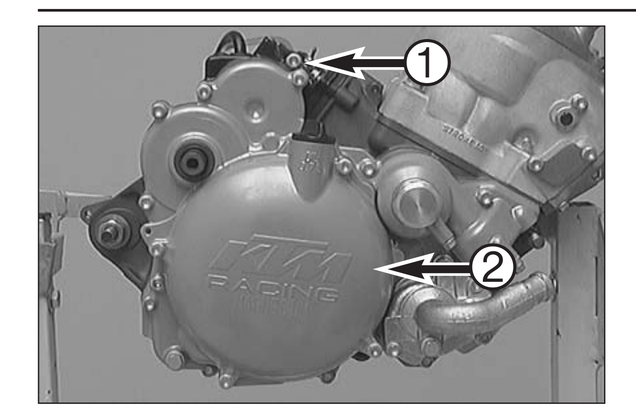
– Retirer toutes les vis de fixation du carter d'embrayage ainsi que les deux vis ❹ fixant, à l'avant, le couvercle de pompe à eau.
– Retirer le joint et sortir les bagues de centrage.
– Enlever le joint torique du passage d'eau ❽.

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de retirer le couvercle de pompe à eau ❺, le couvercle ❻ et le bouchon ❸. La pompe à eau et la commande centrifuge restent dans le carter d'embrayage.

! ATTENTION !

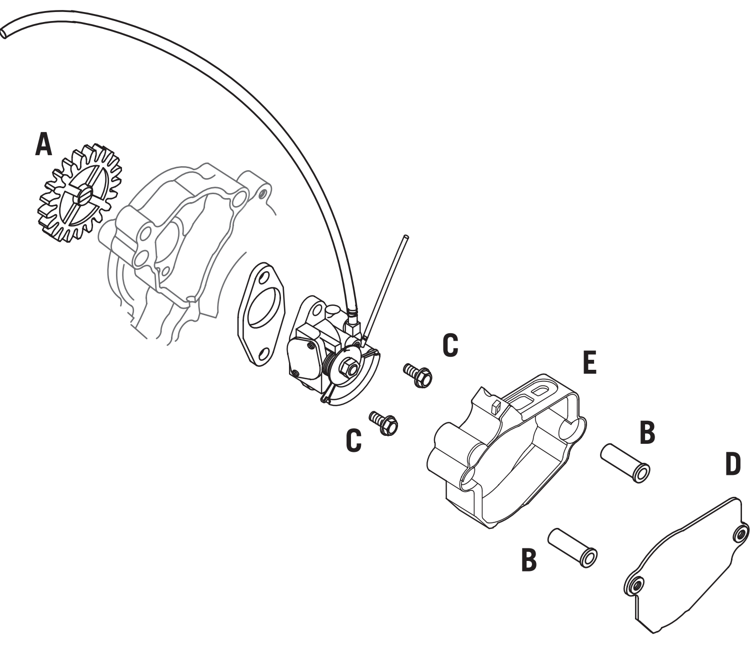
LORSQUE L'ON RETIRE LE CARTER D'EMBRAYAGE IL FAUT FAIRE ATTENTION À CE QUE LE LEVIER COUDÉ ❼ DE LA COMMANDE DE VALVE À L'ÉCHAPPEMENT NE SE METTE PAS DE TRAVERS ET QU'IL NE SOIT PAS ENDOMMAGÉ.

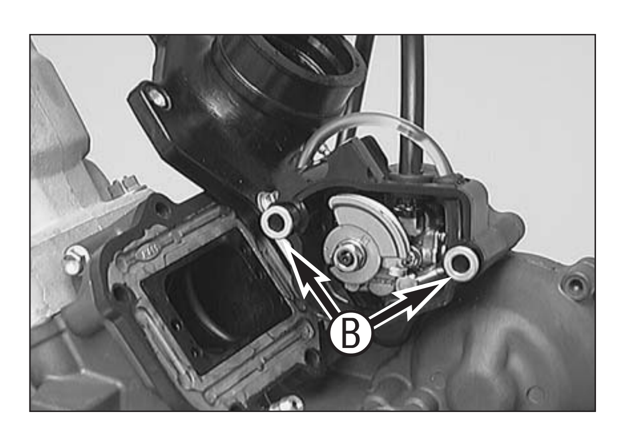




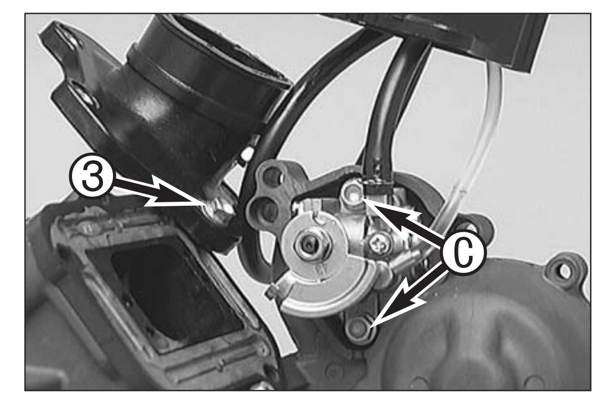
Dépose de la pipe d'admission, de la boîte à clapets et de la pompe à huile

– Enlever les vis du couvercle d'embrayage et la vis du boîtier de pompe à huile ❶. Retirer le couvercle d'embrayage ❷.





– Sortir le pignon d'entraînement Ⓐ de la pompe à huile.

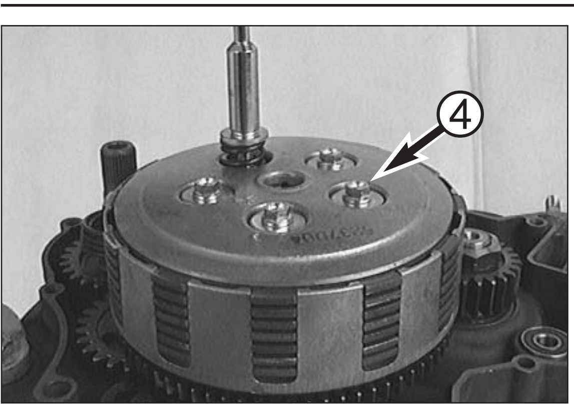


– Enlever le couvercle Ⓓ.
– Enlever les vis de la pipe d'admission et faire pivoter la pipe sur le côté.
– Sortir les deux bagues Ⓑ se trouvant dans le boîtier de pompe à huile.

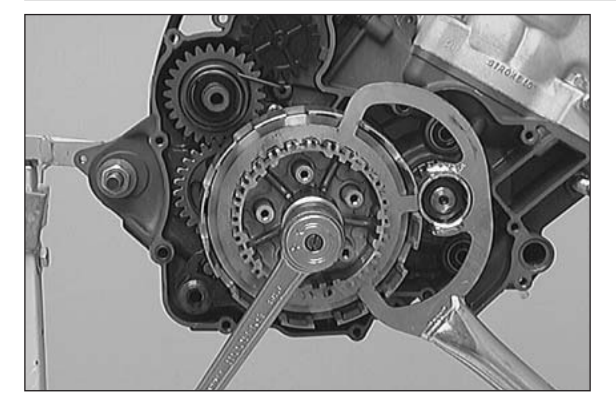
NOTA BENE: La vis ❸ ne peut être retirée qu'après la dépose du boîtier de la pompe à huile Ⓔ.

– Déposer le boîtier de la pompe à huile.
– Enlever les deux vis Ⓒ et sortir la pompe du carter.
– Déposer la pipe d'admission après avoir enlevé la vis ❸.

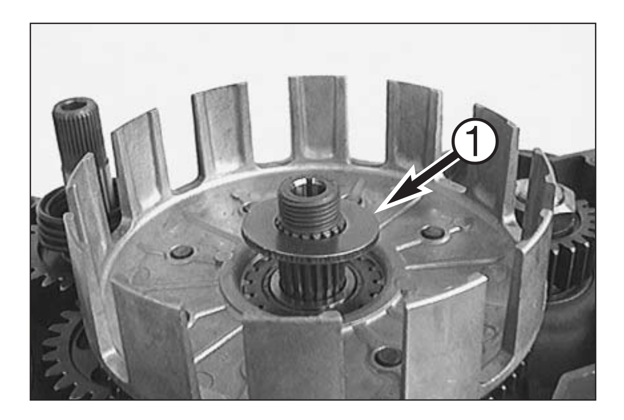
Embrayage, transmission primaire



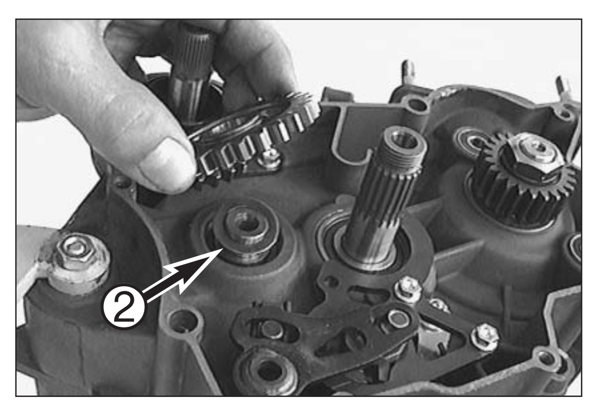
– Dévisser les 5 vis ❹ en croix de manière à ce que les disques d'embrayage ne se mettent pas de travers.
– Retirer les vis, les coupelles et les ressorts.
– Retirer de la cloche le plateau de pression et le paquet de disques.
– Retirer la butée se trouvant dans l'arbre primaire.



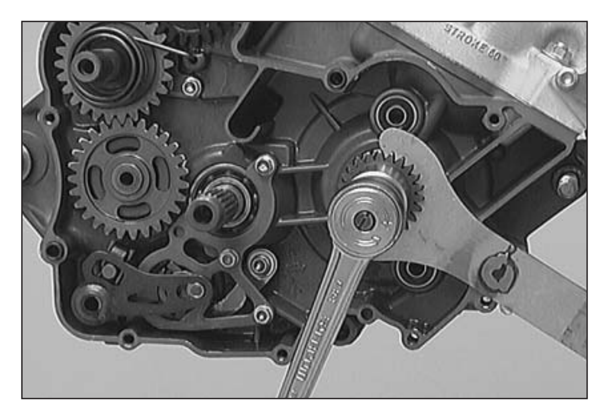
– Redresser la rondelle frein de la noix d'embrayage.
– Enfiler l'outil spécial sur la noix et dévisser l'écrou.
– Retirer l'outil spécial.
– Retirer de l'arbre primaire l'écrou (pas à droite), le frein et la noix.



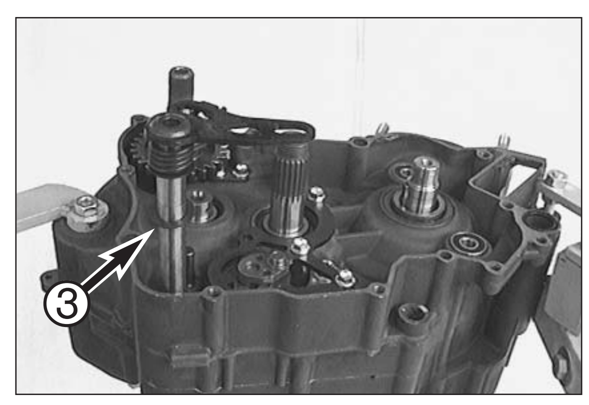
– Retirer de l'arbre primaire la rondelle d'appui ❶ ainsi que la cloche avec son roulement.



– Retirer le pignon intermédiaire de kick et la rondelle d'appui ❷ qui se trouve derrière.

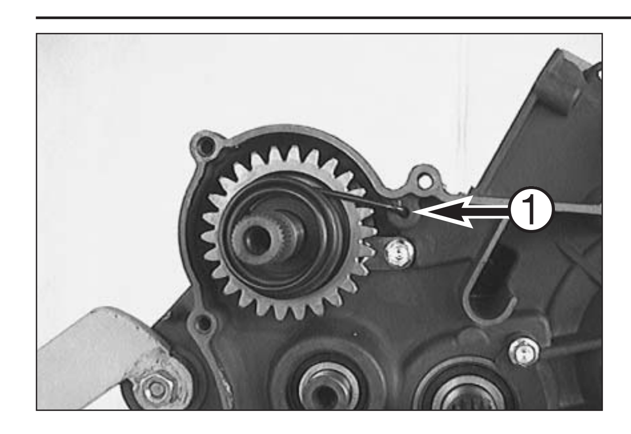


– Mettre en place l'outil spécial pour maintenir le pignon en bout de vilebrequin et dévisser l'écrou (pas à gauche).
– Retirer l'outil spécial.
– Retirer de la queue de vilebrequin l'écrou, le frein et le pignon.
– Sortir la clavette de son logement.

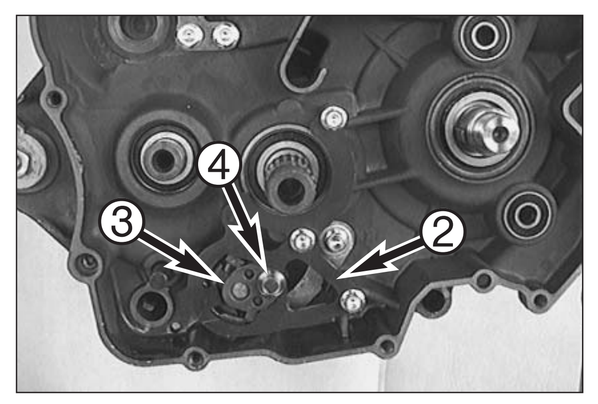


Verrouillage de la boîte, kick

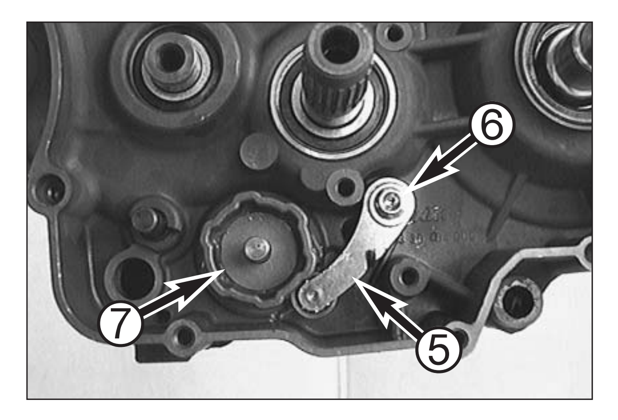
– Retirer simplement du carter l'arbre de sélection en faisant attention à la rondelle d'appui ❸, qui peut rester au fond du carter.



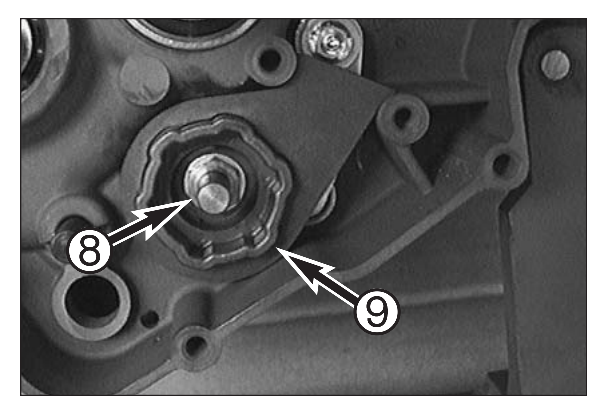
– Décrocher avec précaution le ressort de kick en faisant sortir le brin du trou ❶ et le laisser se détendre.
– Faire tourner l'arbre de kick d'environ de tour dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et le sortir du carter. Faire attention à la rondelle qui se trouve derrière.



– Dévisser les 3 vis et déposer le support du mécanisme de sélection ❷ avec la griffe ❸. Faire attention à la bague à épaulement ❹ sur le
dispositif de sélection.



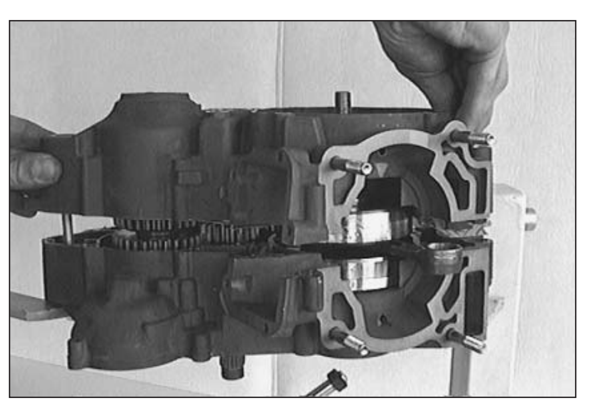
– Le levier de verrouillage ❺ sera démonté seulement si l'on change le carter.
– Pour l'enlever, dévisser la vis ❻ et le sortir avec son ressort.
– Sortir du tambour de verrouillage la rondelle ❼.



– Maintenir le tambour de verrouillage au moyen de l'outil spécial, dévisser la vis ❾ et la sortir avec sa rondelle.
– Enlever le tambour de verrouillage ❽.

! ATTENTION !

Si l'on ne maintient pas le tambour de verrouillage avec l'outil spécial, on abîme les bagues sur les tétons de guidage des fourchettes de boîte.



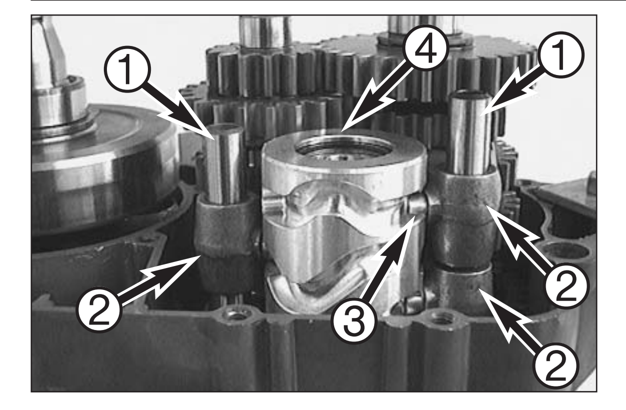
Séparer les demi-carters

– Faire basculer le moteur de manière à avoir le côté de l'allumage sur le dessus et retirer les 12 vis de fixation de carter.
– Retirer la fixation sur le chevalet.
– Soulever le demi-carter gauche en prenant avec des outils adéquats sur les renforts de fonderie prévus à cet effet; ou bien alors tapoter avec un maillet en plastique sur l'arbre de sortie de manière à séparer du demi-carter droit.

! ATTENTION !

Il faut éviter autant que possible d'introduire un tournevis ou un objet similaire dans le plan de joint, car celui-ci peut facilement être abîmé.

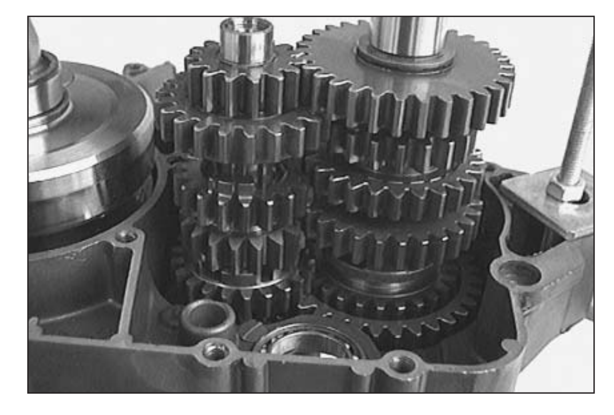
– Retirer le demi-carter ainsi que le joint.
– Faire attention à la rondelle de l'arbre primaire, qui peut coller au fond du carter.



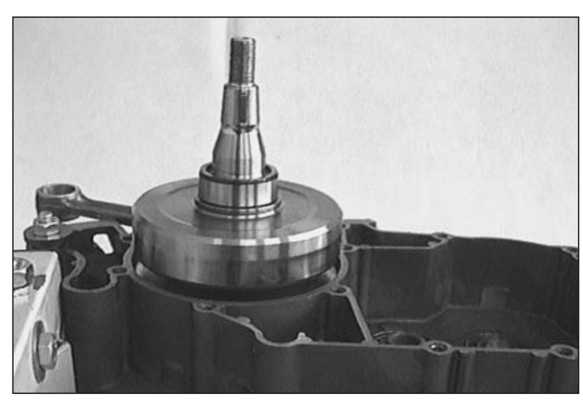
Sélection, boîte de vitesses

- Sortir les coulisses ❶ et faire pivoter les fourchettes ❷ sur le côté.
- Sortir le guide-fourchettes ❹ de son roulement.
- Déposer les fourchettes ❷.

NOTA BENE: Quand on sort les fourchettes, faire attention à ce que les rouleaux ❸ ne se perdent pas.

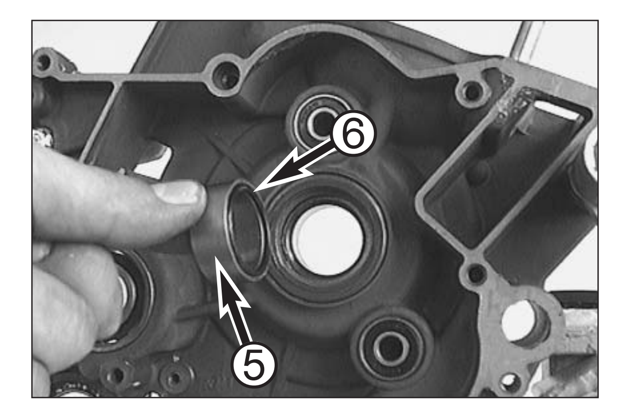


- Sortir de leurs roulements et ensemble les arbres primaire et de sortie complets.



Embiellage

- Sortir l'embiellage de son roulement (au besoin en tapotant avec un maillet en plastique).



- Retirer du joint spi droit l'entretoise ❺ et le joint torique ❻.
- Nettoyer toutes les pièces et vérifier leur état. Les changer si nécessaire.

NOTA BENE: Lors d'une remise en état complète du moteur il convient de changer tous les joints, joints spi, joints toriques et les roulements.

TRAVAUX SUR CERTAINS ÉLÉMENTS 5

SOMMAIRE

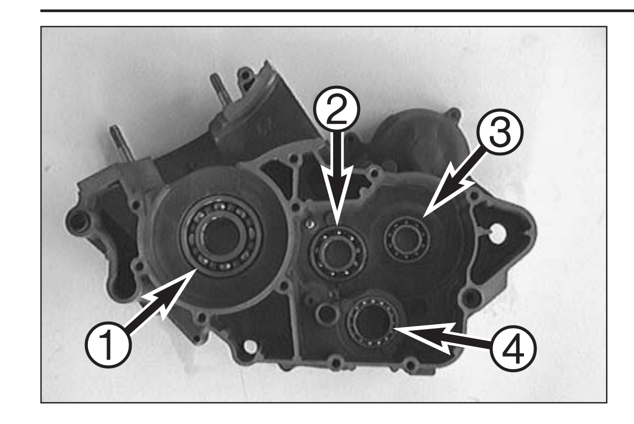
Carter

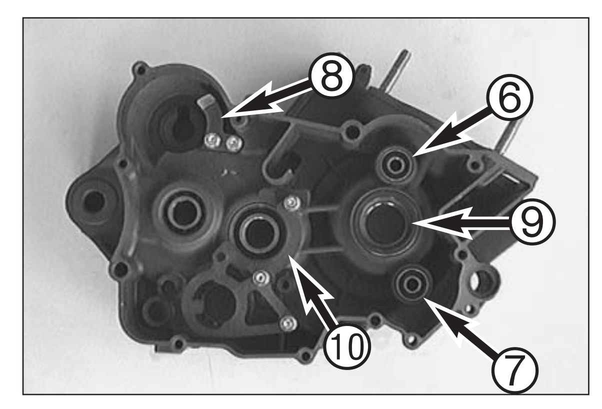
Nota bene: Avant de commencer le travail, il faut lire complètement le chapitre qui suit. Ainsi on pourra voir comment procéder pour monter les roulements en ne chauffant qu'une seule fois les demi-carters.

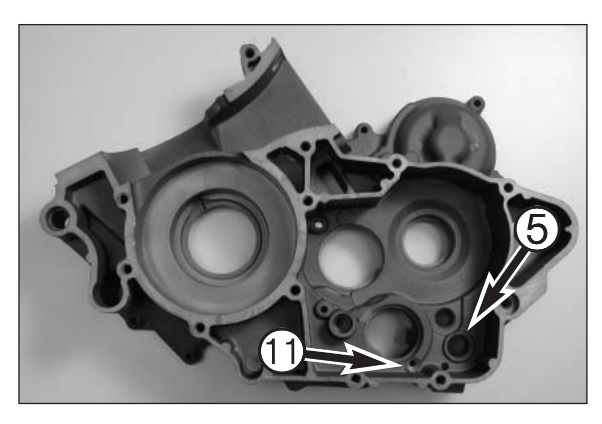
Lorsqu'on extrait les roulements ou, si on ne peut faire autrement, lorsqu'on les chasse au marteau, il faut faire attention à ce que les carters reposent sur un plan de travail assez large pour que toute la face du joint appuie (on aura au préalable enlevé les douilles de centrage), afin qu'elle ne soit pas endommagée. Il est recommandé d'utiliser une planche de bois pour ce travail.

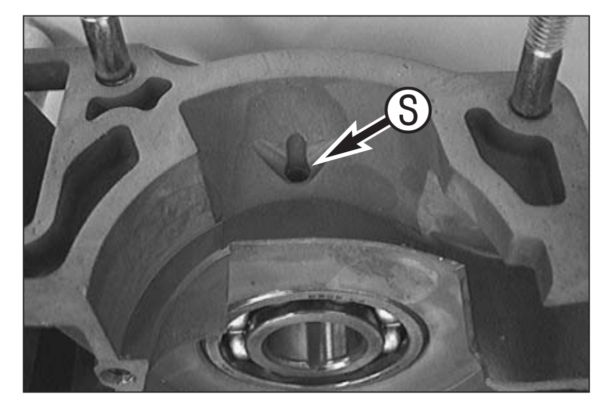
Normalement les roulements et les joints spi ne doivent pas être emmanchés avec un marteau. Si on ne dispose pas de presse, on utilisera pour le moins un jet approprié. De toute façon, lorsque la température est d'environ 150° C, les roulements rentrent d'eux-mêmes au fond de leur logement.

S'ils ne tiennent pas bien en place lorsque le carter s'est refroidi, il est vraisemblable qu'ils tourneront dans leur logement lorsque le carter chauffera. Dans ce cas il faudrait remplacer le carter.









Demi-carter droit

Enlever les joints spi et chauffer le demi-carter sur une plaque à environ 150° C.

NOTA BENE: Quand le demi-carter a atteint la température de 150° C, il suffit en général de tapoter sur une planche bien plane pour que les roulements sortent d'eux-mêmes de leur logement. Si besoin est on les sortira à la presse. Quand on les met en place à la presse, les outils (jets) doivent être conçus pour appuyer seulement sur la bague extérieure du roulement, sinon celui-ci se trouve endommagé.

Roulement à billes de l'embiellage ❶
Chasser le vieux roulement de l'extérieur vers l'intérieur. Enfoncer le nouveau roulement jusqu'en butée, avec le côté ouvert de la cage vers l'extérieur.

Roulement à billes de l'arbre primaire ❷
En utilisant un jet approprié, sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur. Avant de mettre en place le nouveau roulement à billes il faut monter la tôle de sélection ❿. C'est seulement après que l'on pourra enfoncer le roulement de l'intérieur jusqu'en butée.

! ATTENTION !

NE PAS APPUYER TROP FORT LE ROULEMENT EN BUTÉE CONTRE LA TÔLE, CAR ON POURRAIT ABÎMER CETTE DERNIÈRE.

Roulement à billes de l'arbre de sortie ❸
En utilisant un jet approprié, sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur. Enfoncer le nouveau roulement de l'intérieur vers l'extérieur jusqu'en butée.

Roulement à billes du guide-fourchettes ❹
En utilisant un jet approprié, sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur. Enfoncer le nouveau roulement de l'intérieur vers l'extérieur jusqu'en butée.

! ATTENTION !

– A PARTIR DU MODÈLE 2000 LE ROULEMENT À BILLES EST FREINÉ PAR UNE VIS NOYÉE ⓫. IL FAUT ENLEVER LA VIS AVANT DE SORTIR LE ROULEMENT ET LA REMETTRE QUAND LE ROULEMENT NEUF EST EN PLACE. EN RAISON DE CETTE VIS, LE GUIDE-FOURCHETTES A ÉTÉ MODIFIÉ. IL EST IMPOSSIBLE DE MONTER UN GUIDE-FOURCHETTES ANCIEN MODÈLE EN LIAISON AVEC CETTE VIS.
– LE ROULEMENT À BILLES DOIT JUSTE ÊTRE CONTRE L'ÉPAULEMENT DANS LE CARTER, SANS PRESSION EXCESSIVE, SINON ON PEUT ENDOMMAGER LA PIÈCE.

Bague à aiguilles de l'arbre de sélection ❺ (à partir du modèle 2002)
Chasser la bague à aiguilles vers l'intérieur en utilisant un jet approprié. Enfoncer la nouvelle bague par l'intérieur et de manière à ce qu'elle affleure.

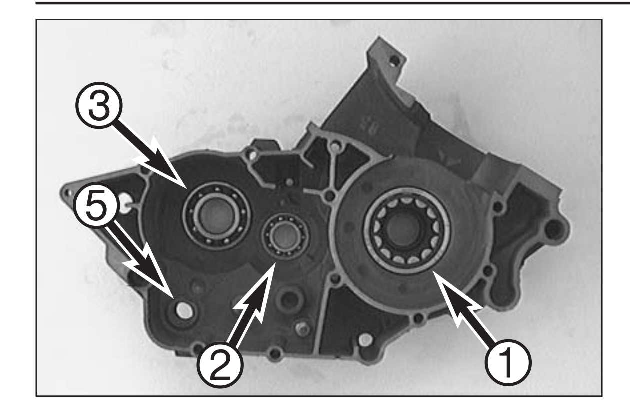
Roulement à billes de la commande centrifuge ❻
Extraire le roulement avec un extracteur intérieur et l'embout Ø 5-7 mm. Enfoncer le nouveau roulement jusqu'en butée.

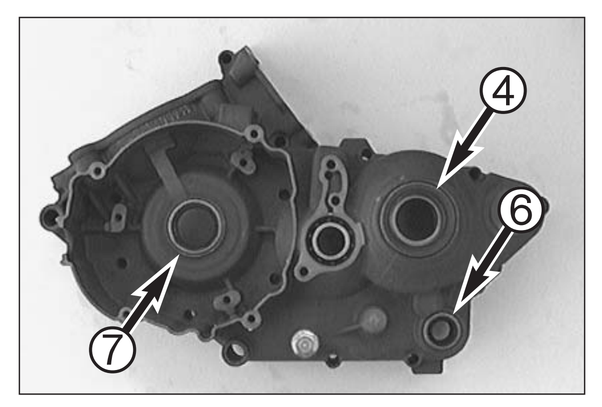
Roulement à billes de la pompe à eau ❼
Extraire le roulement avec un extracteur intérieur et l'embout Ø 5-7 mm. Enfoncer le nouveau roulement jusqu'en butée.

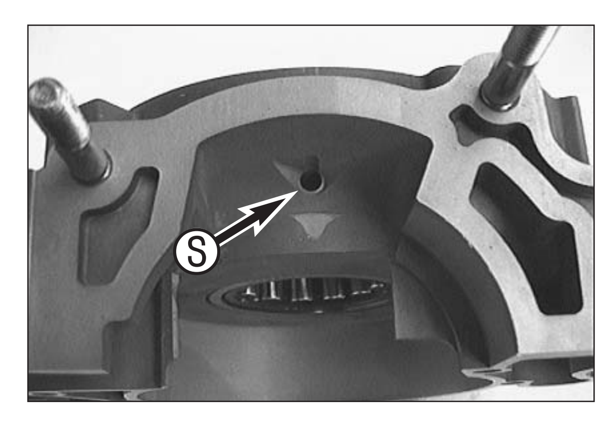
Tôle du kick ❽
Si l'on change la tôle il faut freiner les deux vis à la Loctite 243.

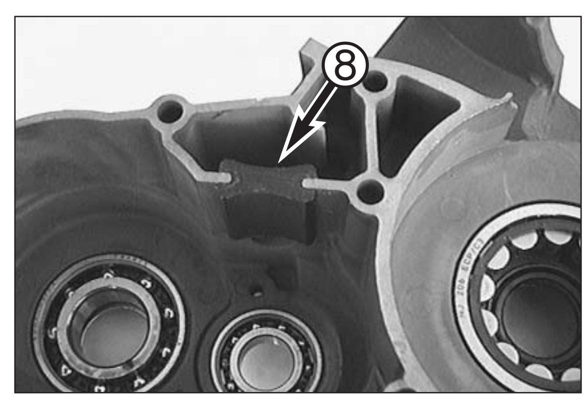
Joint spi de l'embiellage ❾
Enfoncer le nouveau joint spi par l'extérieur, avec son côté ouvert vers l'intérieur et de manière à ce qu'il affleure.

On terminera en vérifiant que le trou de graissage Ⓢ pour le roulement à billes de l'embiellage n'est pas bouché.









Demi-carter gauche

Enlever les joints spi et chauffer le demi-carter sur une plaque à environ 150° C.

NOTA BENE: Quand le demi-carter a atteint la température de 150° C, il suffit en général de tapoter sur une planche bien plane pour que les roulements sortent d'eux-mêmes de leur logement. Si besoin est on les sortira à la presse. Quand on les met en place à la presse, les outils (jets) doivent être conçus pour appuyer seulement sur la bague extérieure du roulement, sinon celui-ci se trouve endommagé.

Roulement à rouleaux de l'embiellage ❶
En utilisant un jet approprié, sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur.
Enfoncer le nouveau roulement de l'intérieur jusqu'en butée.

Roulement à billes de l'arbre primaire ❷
En utilisant un jet approprié, sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur.
Enfoncer le nouveau roulement de l'intérieur jusqu'en butée.

! ATTENTION !

Le roulement à billes doit juste être contre le carter, sans pression excessive, pour ne pas être endommagé.

Roulement à billes de l'arbre de sortie ❸
En utilisant un jet approprié, sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur. Enfoncer le nouveau roulement de l'intérieur jusqu'en butée.

Joint spi de l'arbre de sortie ❹
Enfoncer le nouveau joint par l'extérieur, jusqu'à ce qu'il affleure. Ne pas oublier la rondelle d'appui (la mettre sur le roulement avant de mettre le joint).

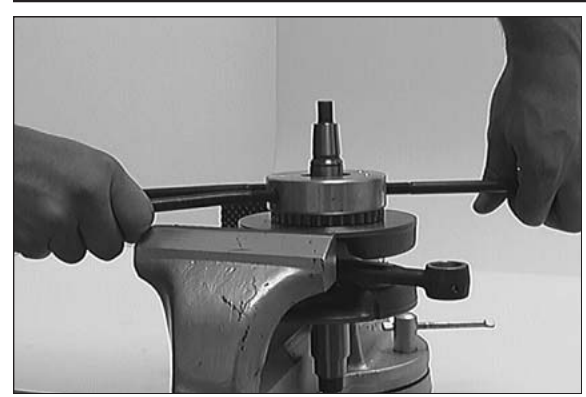
Bague à aiguilles de l'arbre de sélection ❺ (à partir du modèle 2002)
Faire sortir la bague à aiguilles en utilisant un jet approprié. Enfoncer la nouvelle bague de manière à ce qu'elle affleure.

Joint spi de l'arbre de sélection ❻
Enfoncer le nouveau joint par l'extérieur, jusqu'à ce qu'il affleure.

Joint spi de l'embiellage ❼
Enfoncer le nouveau joint par l'extérieur, jusqu'à ce qu'il affleure.

Trou de graissage du roulement à rouleaux de l'embiellage Ⓢ
Vérifier qu'il n'est pas bouché et le nettoyer si nécessaire à l'air comprimé.

Vérifier que le déflecteur d'huile ❽ est bien en place dans le demi-carter (le resserrement des gorges doit être vers l'intérieur). Le fixer avec un peu de graisse. S'il est devenu dur et cassant, il faut le remplacer.



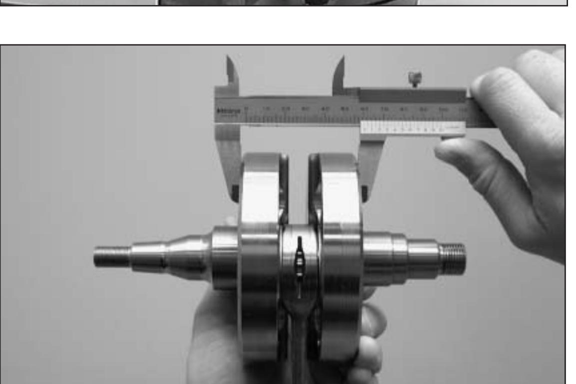


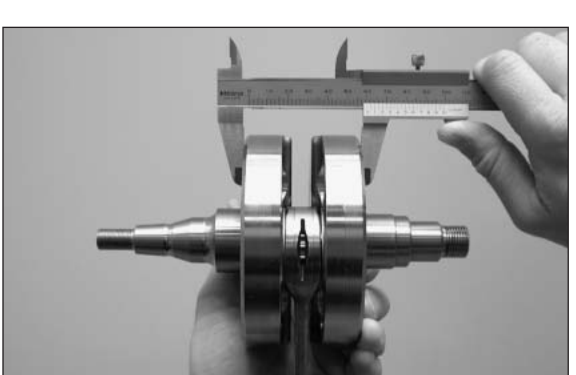
Embiellage

– Si l'on a changé le roulement à rouleaux il faut changer aussi la bague intérieure qui est contre la masse d'équilibrage.
– Chauffer l'outil 584.29.037.037 à environ 150° Celsius sur une plaque et l'enfiler aussitôt sur la bague intérieure. Bien faire porter l'outil sur la bague pour favoriser la transmission de la chaleur et extraire la bague.
– Pour le montage de la nouvelle bague, faire chauffer à nouveau l'outil à environ 150° Celsius. Enserrer la nouvelle bague et l'enfiler aussitôt sur la portée de l'embiellage.

! ATTENTION !

Ne jamais prendre l'embiellage dans l'étau par une portée ou une masse afin de le bloquer pour enfoncer la bague. Les masses ne conserveraient plus leur équerrage et le roulement de tête de bielle serait endommagé, si bien que l'embiellage deviendrait inutilisable.





NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire d'effectuer un calage.

– Mettre l'embiellage sur des V ou sur un montage similaire et, avec un comparateur, mesurer le faux-rond en bout.

Faux rond maximum: 0,02 mm

Masses d'équilibrage, mesurage de la valeur extérieure

Avec un pied à coulisse, mesurer la distance extérieure des masses d'équilibrage, comme cela est indiqué sur l'illustration.

Valeur extérieure : 55 mm +/- 0,05 mm



Piston

Si l'on veut utiliser un piston qui a déjà servi il faut vérifier les points suivants:

1. Jupe: Examiner s'il n'y a pas de traces de serrage. Les traces légères peuvent être enlevées avec une pierre douce.
2. Gorges: Les segments ne doivent pas coincer. Pour nettoyer les gorges on emploie un vieux segment ou de la toile émeri (grain 400).
3. Arrêtoirs: Les arrêtoirs pour les segments doivent tenir bien en place et ne pas être usés.
4. Segments: Vérifier l'usure et le jeu à la coupe.





– Le piston se mesure au niveau de la jupe, à 10 mm du bord inférieur, perpendiculairement à l'axe.
– Le jeu du piston est la différence entre le plus petit diamètre relevé dans le cylindre et le diamètre du piston.

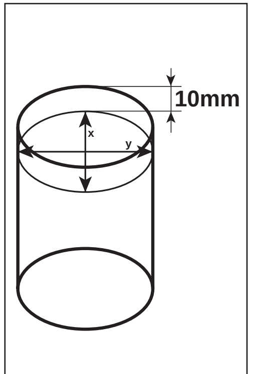
Jeu du piston : 0,06 mm (125) / 0,055 mm (200)

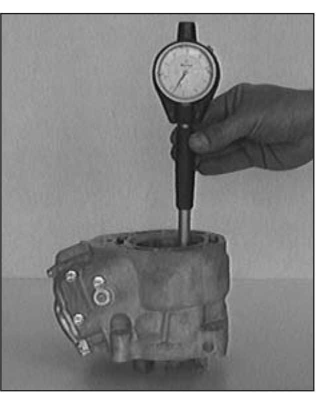
Jeu des segments à la coupe

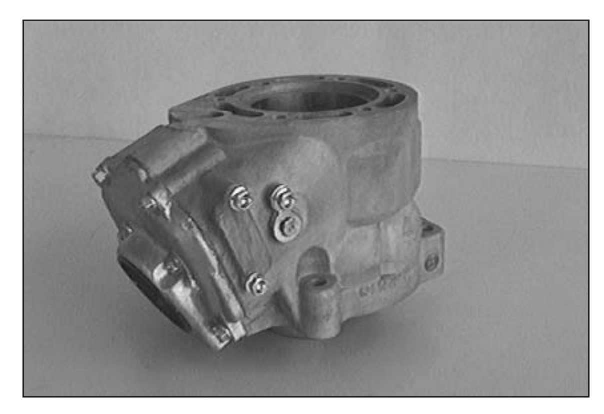
– Mettre le segment dans le cylindre et le positionner avec le piston à environ 10 mm du bord supérieur.
– Mesurer le jeu à la coupe ❸ avec des cales d'épaisseur.

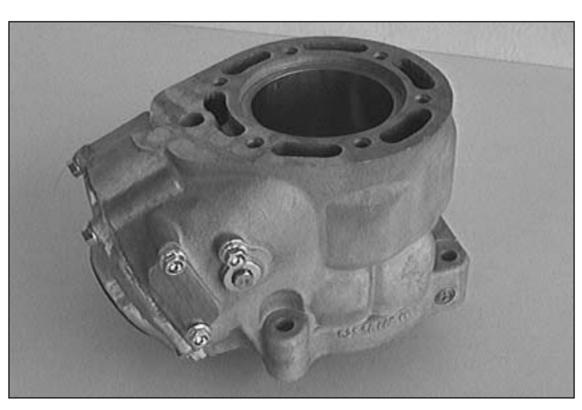
Jeu à la coupe : max. 0,40 mm

NOTA BENE: Si le jeu est supérieur à cette valeur, il faut mesurer l'usure du piston et du cylindre. S'ils se trouvent à l'intérieur des tolérances, il faut remplacer les segments.









Contrôle de l'usure du cylindre

Pour déterminer l'usure du cylindre on mesure l'alésage avec un micromètre à environ 10 mm du bord supérieur. Faire plusieurs relevés afin de déceler une ovalisation éventuelle.

Ø du cylindre 125 ccm (jusqu'à modèle 2000)	cote du piston
54,250 - 54,262 mm	1
54,263 - 54,275 mm	2

Ø du cylindre 125 ccm (à partir de 2001)	cote du piston
54,000 - 54,012 mm	1
54,013 - 54,025 mm	2

Ø du cylindre 200 ccm	cote du piston
64,000 - 64,012 mm	1
64,013 - 64,025 mm	2

Si l'alésage du cylindre est supérieur à 54,275 mm (modèle 125 jusqu'à 2000), 54,025 mm (125 à partir de 2001), ou 64,025 mm (200), il faut régénérer la couche intérieure du cylindre ou remplacer ce dernier.

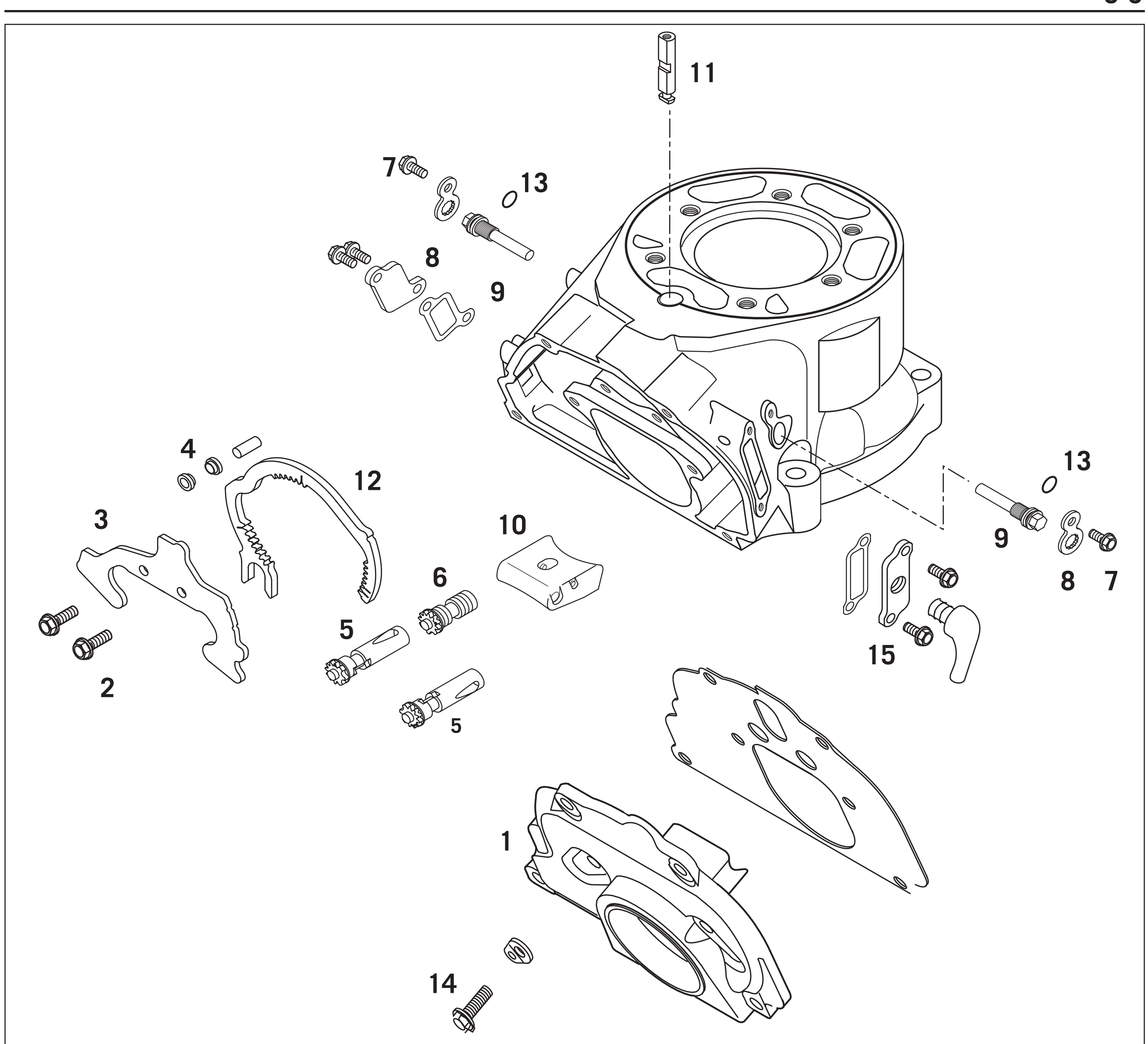
NOTA BENE: Quand on refait le revêtement de nicasil il faut dépouiller complètement le cylindre. Des cylindres sont disponibles en échange standard chez les agents KTM. La cote du piston est frappée sur la calotte.

Cylindre au nicasil

Nicasil est un nom de marque et désigne un matériau employé dans un procédé développé par le fabricant de pistons Mahle. Le nom est dérivé des deux composants, une couche de nickel dans laquelle est pris du carbure de silicium, qui est particulièrement dur.
Les principaux avantages du revêtement au nicasil sont :

- une très bonne dispersion de la chaleur et donc un meilleur rendement
- une usure faible
- une poids peu important du cylindre.

NOTA BENE: Le remplacement du revêtement est peu coûteux. Il faut toutefois que la paroi du cylindre ne soit pas abîmée.



Démontage et vérification de la valve à l'échappement

- Enlever les 6 vis ⓮ et retirer la pipe d'échappement ❶ avec son joint.
- Enlever les 2 vis ❷ et retirer du cylindre la tôle de guidage ❸.
- Enlever les 3 bagues ❹ à épaulement et le secteur de commande ⓬. Faire attention à ne pas endommager les parties en contact, sinon la valve peut ensuite coincer.
- Retirer du cylindre les 3 bagues ❹ à épaulement qui se trouvent derrière.
- Retirer de leur logement les 2 barillets ❺ et l'excentrique ❻.
- Enlever les vis ❼ à droite et à gauche avec leur frein ❽.
- Dévisser les axes de la valve ❾ à droite et à gauche.
- Par le canal d'échappement pousser légèrement sur la valve ❿ vers le haut, faire tourner la tige ⓫ de 90° (pour ce faire le mieux est de visser dans le filetage une vis M5x40) et retirer cette dernière par le haut. Ensuite seulement on peut retirer la valve ellemême.
- Nettoyer toutes les pièces, vérifier leur état et leur usure.

Bagues à épaulement ❹
Vérifier qu'elles ne sont pas marquées sur la surface de contact avec le secteur de commande. Eventuellement les remplacer.

Barillets ❺ vérifier le jeu dans leur logement.
Vérifier l'usure des dents.

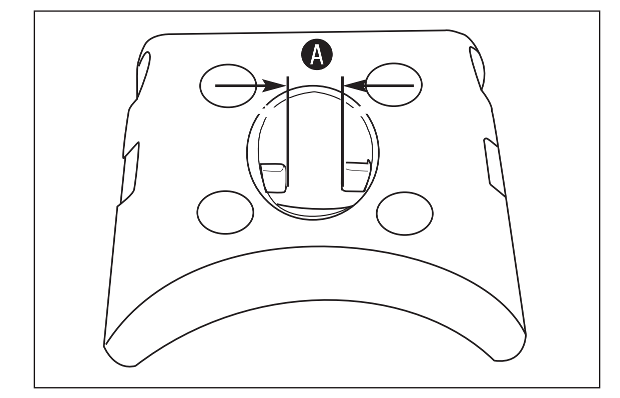
Axes de la valve ❾ vérifier l'usure, des bouts en particulier.

NOTA BENE: Pour empêcher que la valve ❿ coince (125 EXE/Supermoto), on a développé des axes ❾ nitrurés (reconnaissables à leur surface claire). Il faut les monter à la place des vieux axes (qui sont, eux, de couleur foncée).

Secteur de commande ⓬ vérifier l'état et le degré d'usure des dents.

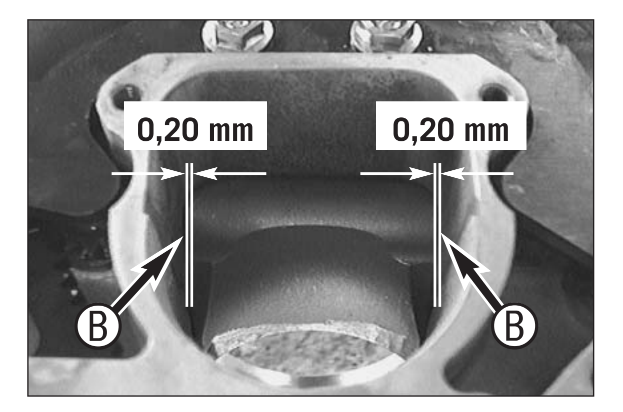
Joints toriques ⓭
Les joints toriques des axes ne doivent être ni usés ni durcis. Les remplacer si nécessaire.

NOTA BENE: Le carter gauche ⓯ possède à partir du modèle 2002 un perçage pour la mise à l'air du moteur.



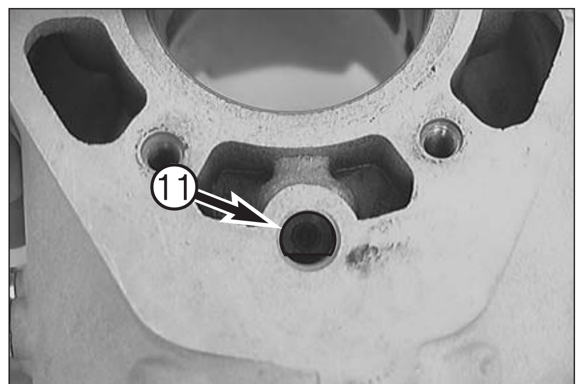
Valve ❿
La nettoyer et vérifier que les doigts tiennent bien en place. Mesurer l'écartement 🅐 entre les deux doigts (cf. illustration).

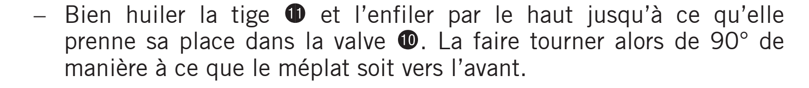
Ecartement 🅐: min. 5,5 mm / max. 5,8 mm



Assemblage du cylindre

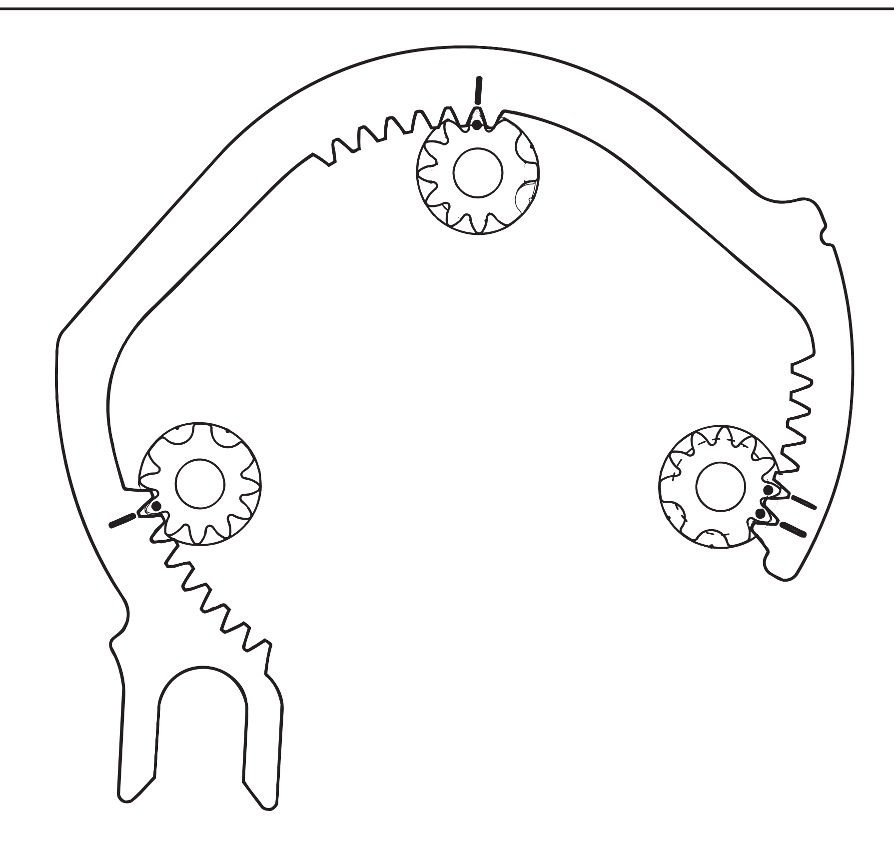
- Graisser les joints toriques ⓭ et, particulièrement, les tétons des axes ❾ du volet.
- Enfiler le volet ❿ dans le cylindre par l'échappement et le mettre dans une position telle que les tétons des deux axes prennent leur place dans ce volet.
- Mettre les axes ❾ à droite et à gauche, mais ne pas encore serrer.
- Mettre alors deux cales d'épaisseur égale en 🅑 (environ 0,20 mm), entre la valve et la paroi du cylindre. L'intervalle doit être le même de chaque côté.
- Visser les axes ❾ jusqu'en butée puis les dévisser de 1/8ème de tour.
- Enduire les 2 vis ❼ de loctite 243 et fixer les deux freins ❽. Ce faisant il faut modifier aussi peu que possible la position des deux axes ❾.
- Retirer les deux cales et vérifier si le volet ne coince pas.
- Une fois monté, le volet ne doit pas toucher les parois du canal d'échappement.

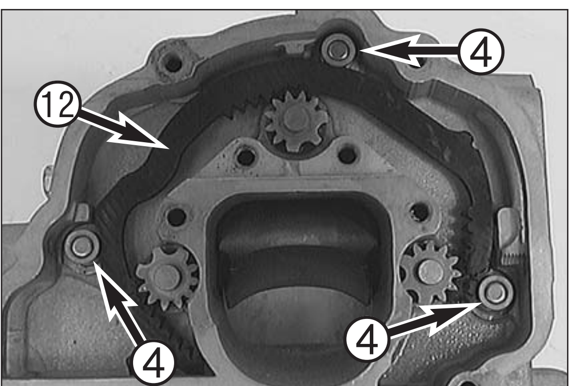




- Bien huiler la tige ⓫ et l'enfiler par le haut jusqu'à ce qu'elle prenne sa place dans la valve ❿. La faire tourner alors de 90° de manière à ce que le méplat soit vers l'avant.

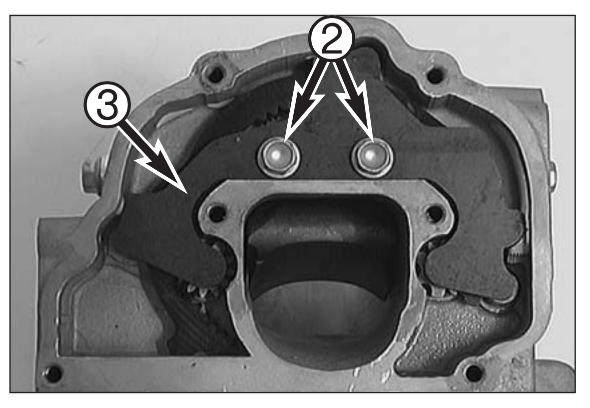
- Bien huiler les barillets ❺ et les enfiler dans le cylindre. Le barillet portant 1 repère va à gauche, celui portant 2 repères va à droite.
- Bien huiler l'excentrique ❻ et le mettre en place. On vérifiera que quand on fait monter et descendre la valve l'excentrique ❻ tourne aussi.



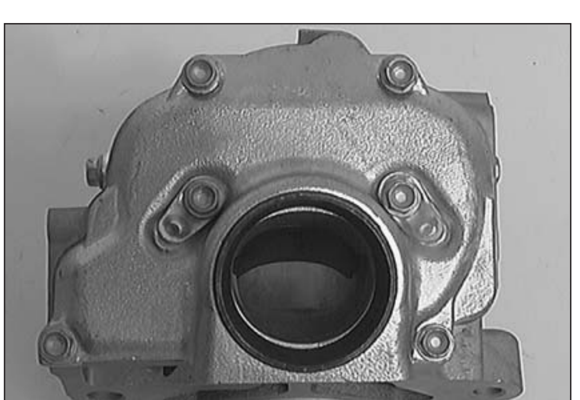


– Graisser les tétons dans le cylindre et enfiler dessus les 3 bagues à épaulement ❹ avec le grand épaulement vers le cylindre.
– Faire tourner les barillets et le barillet de la valve de manière à ce que les repères soient vers l'extérieur (c'est-à-dire vers le secteur de commande).
– Monter le secteur de commande ⓬ de manière à ce que ses repères correspondent à ceux des barillets (cf. illustration).

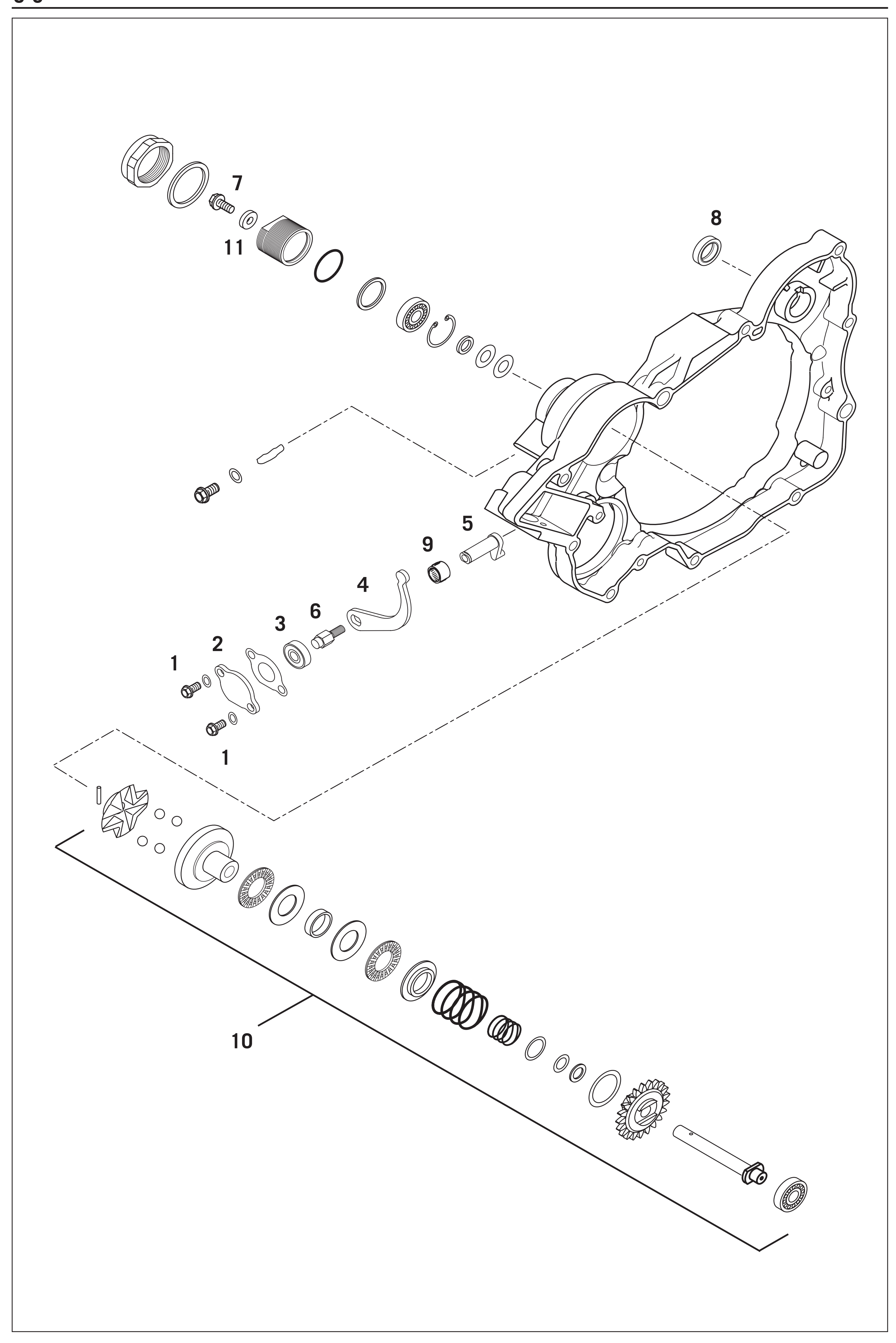
NOTA BENE: Quand tous les repères correspondent la valve doit se trouver tout en bas et les perçages des barillets doivent être complètement fermés.

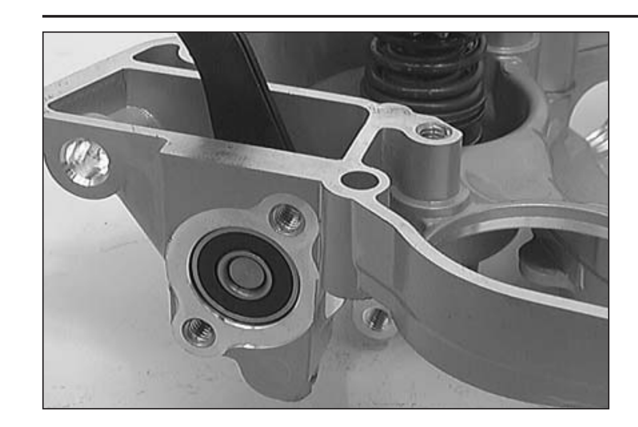


– Monter les trois bagues à épaulement ❹ avec le petit épaulement vers le cylindre.
– Positionner la tôle de guidage ❸, enduire les deux vis ❷ de Loctite 243 et fixer la tôle.
– Vérifier que quand on fait tourner le secteur de commande dans le sens des aiguilles d'une montre la valve s'ouvre et que les perçages des barillets se découvrent.



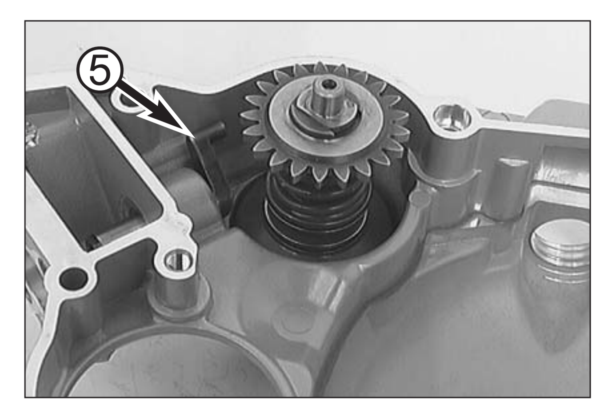
– Nettoyer le plan de joint sur le cylindre et mettre un joint neuf à sec.
– Fixer la pièce intermédiaire avec les 6 vis. Ne pas oublier les deux pattes pour les ressorts de fixation de l'échappement.
– Quand tout est monté, vérifier qu'il n'y a aucun point dur.


7
8
11
5
9
4
6
3
2
1
1
10



Démontage de la commande de la valve à l'échappement au niveau du carter d'embrayage et vérification de l'usure des pièces

– Défaire les 2 vis ❶ et retirer le couvercle ❷ avec son joint et les rondelles en cuivre.
– Faire sortir du carter le roulement à billes ❸ qui se trouve derrière ce couvercle. Pour cela il faut appuyer sur le levier coudé ❹ de la commande centrifuge, vers l'avant, c'est-à-dire vers le roulement.



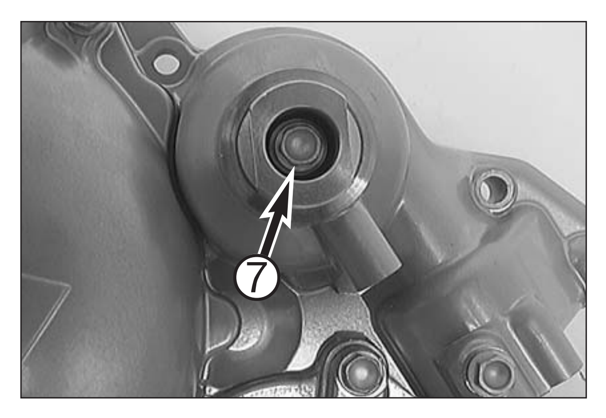
– Faire tourner le levier de commande ❺ de manière à ce qu'il soit contre le carter d'embrayage (cf. illustration).
– Défaire la vis ❻ et séparer le levier coudé ❹ du levier de commande ❺.
– Enlever la vis ❼ de la commande centrifuge ❿ et sortir cette dernière du carter par l'intérieur.
– Sortir le levier de commande ❺.
– Nettoyer toutes les pièces et vérifier l'état d'usure.

Levier de commande ❺
Vérifier si le téton n'a pas d'usure. Vérifier l'usure au niveau de la bague à aiguilles.

Roulement à billes ❸
Vérifier l'état.

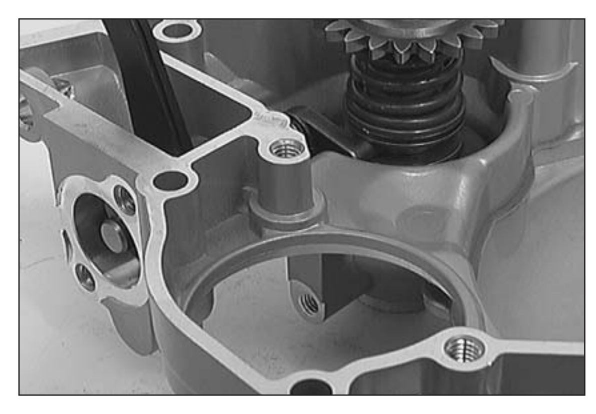


Bague à aiguilles du levier de commande ❾
L'expérience montre que cette bague ne s'use pas. Si elle se trouvait toutefois abîmée il conviendrait de changer tout le carter d'embrayage.



Joint spi de l'arbre de kick ❽
Enlever le vieux joint du carter en faisant levier avec un tournevis.
Graisser le nouveau joint et l'enfoncer avec son côté ouvert vers l'intérieur. Il doit affleurer.

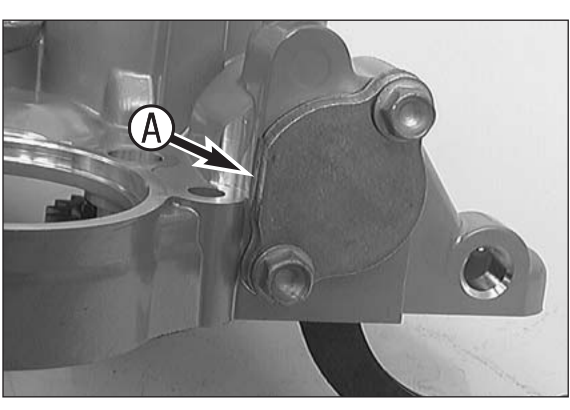
Commande centrifuge ❿
La commande centrifuge est réglée à l'usine et ne doit pas être démontée.



Assemblage du carter d'embrayage

– Graisser le palier ❾ du levier de commande ❺ et mettre ce dernier dans le carter; l'appuyer contre le carter (cf. illustration).
– Monter la commande centrifuge avec la vis. Celle-ci doit être enduite de Loctite 243.

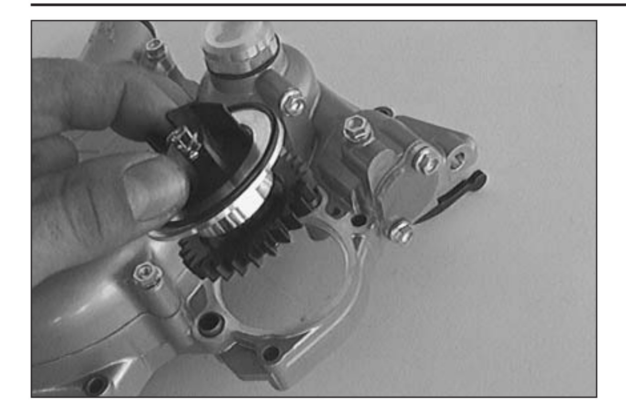
NOTA BENE: La vis ❼ sera bloquée quand le carter sera posé.

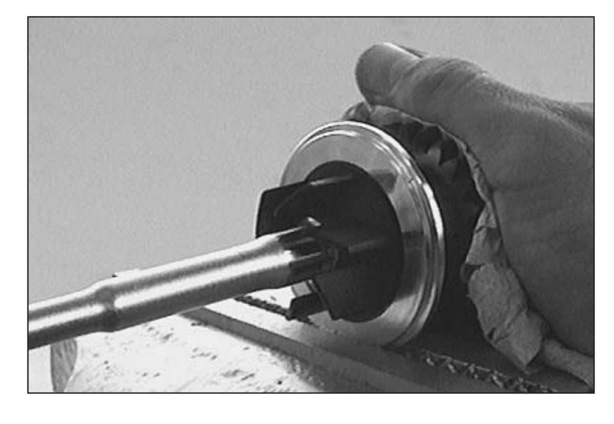


– Accrocher le téton du levier de commande ❺ dans la gorge de la commande centrifuge.
– Fixer le levier coudé ❹ sur le levier de commande avec la vis.
– Mettre le roulement à billes en place avec le côté ouvert de la cage vers l'intérieur.
– Monter le couvercle ❷ avec des rondelles en cuivre et un joint neufs.

! ATTENTION !

QUAND ON MONTE LE COUVERCLE ❷ IL FAUT FAIRE ATTENTION À METTRE LE PLAT Ⓐ AU BON ENDROIT, SINON LE COUVERCLE DU CARTER D'EMBRAYAGE SE TROUVE ABÎMÉ.





Démontage et vérification de la pompe à eau

– Enlever les 2 vis du couvercle de pompe et retirer ce dernier.
– Retirer du carter, vers l'extérieur, la pompe et le joint torique.
– Fixer la pompe dans un étau, en employant des mordaches, avec le rotor vers le haut.

! ATTENTION !

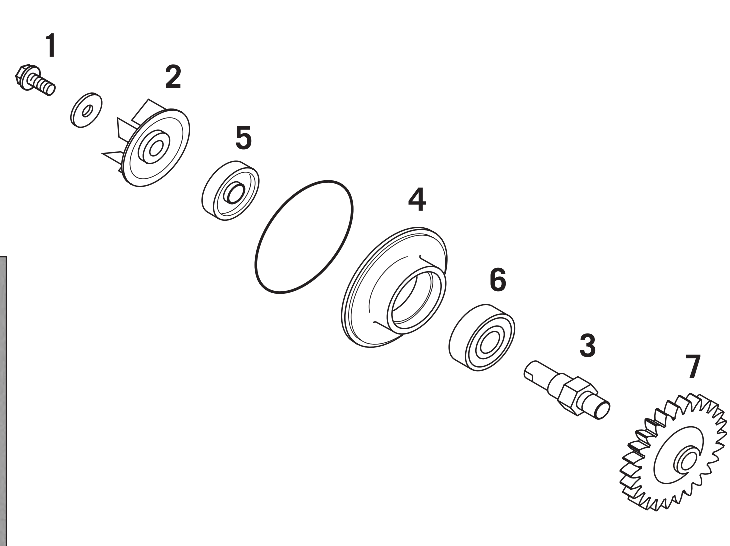
NE PAS PRENDRE LA POMPE DANS L'ÉTAU PAR SON PIGNON D'ENTRAÎNEMENT, CAR CELUI-CI SE TROUVERAIT IRRÉMÉDIABLEMENT ENDOMMAGÉ.

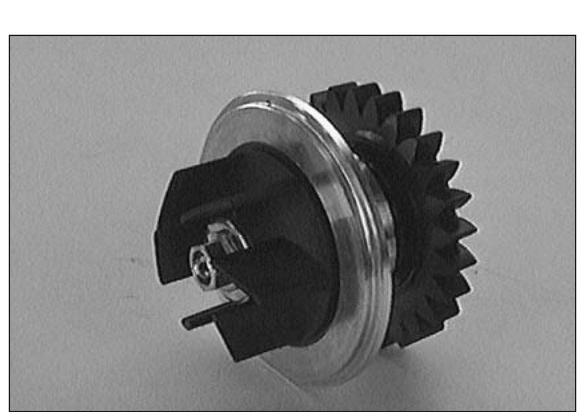
– Enlever la vis à épaulement ❶ avec sa rondelle.
– Enlever le rotor ❷ de l'arbre en tirant ❸ vers le haut.
– Retirer la pompe de l'étau et sortir l'arbre du corps de la pompe ❹.

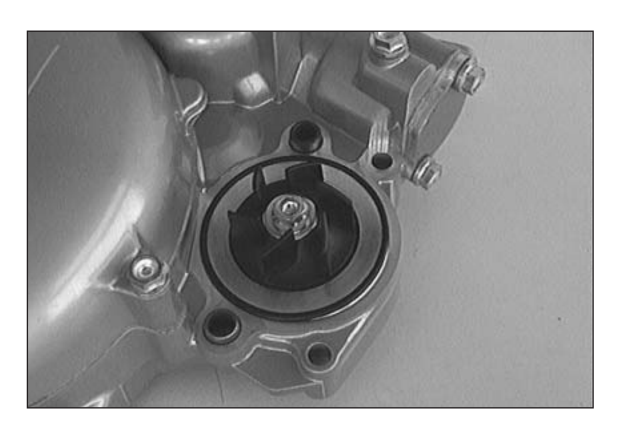
Joint spi de l'arbre ❺
Faire sortir le joint du corps en faisant levier avec un tournevis.
Enfoncer le nouveau joint spi après en avoir enduit le bord de Loctite 648. L'enfoncer avec les inscriptions vers l'intérieur.

Roulement à billes ❻
Pour changer le roulement il faut d'abord enlever le joint spi ❺. Sortir le vieux roulement du corps de pompe en utilisant un jet adéquat.
Enfoncer le nouveau roulement jusqu'en butée. Enfoncer le nouveau joint spi après en avoir enduit le bord de Loctite 648. L'enfoncer avec les inscriptions vers l'intérieur.

Pignon d'entraînement ❼
Le pignon d'entraînement doit être monté serré sur l'arbre.
Vérifier l'état des dents.







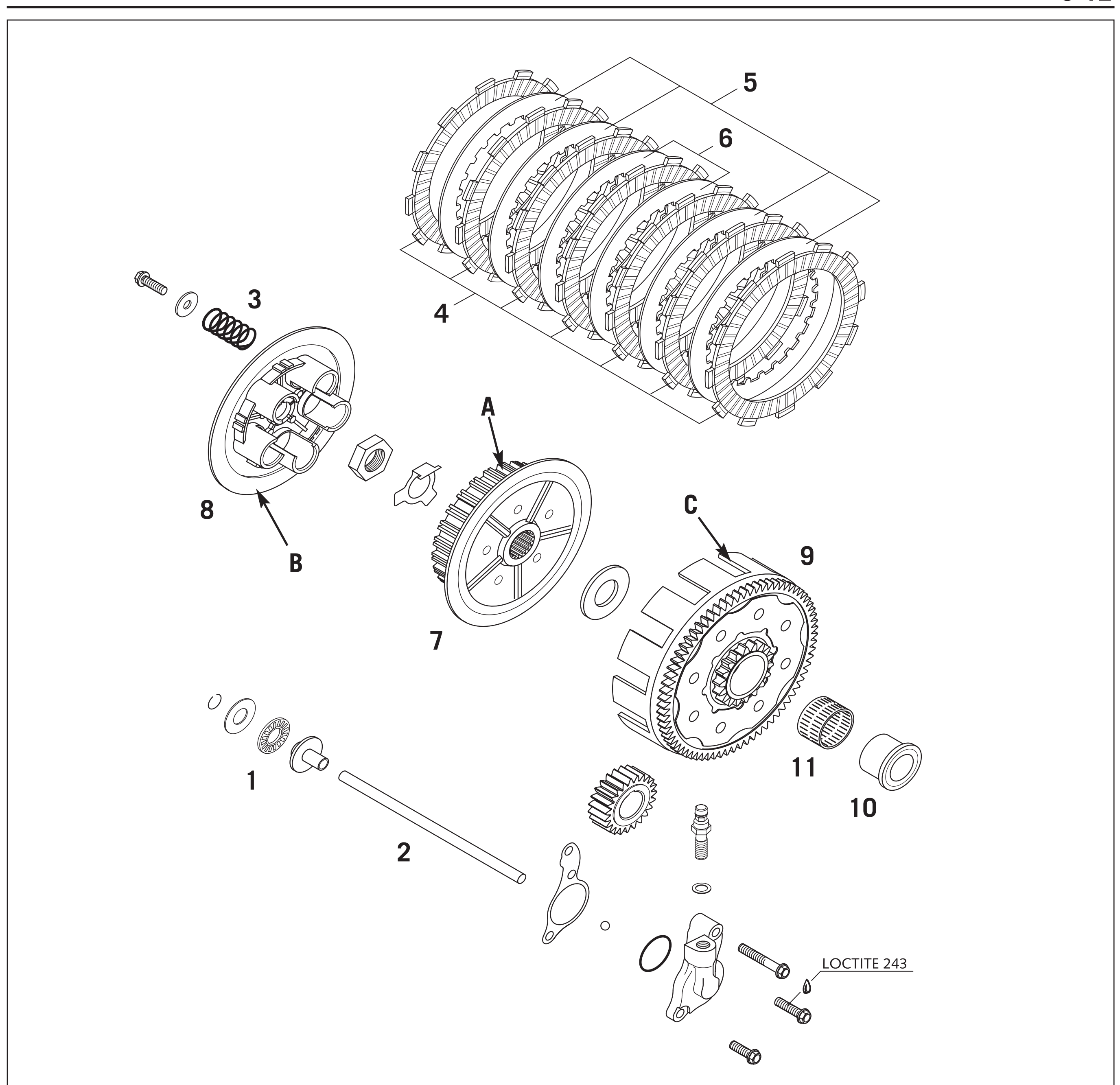
Assemblage de la pompe à eau

– Graisser le joint spi ❺ et le roulement à billes ❻ et enfiler l'arbre dans le corps de pompe ❹.
– Fixer la pompe dans un étau, en employant des mordaches, avec le rotor vers le haut..

! ATTENTION !

NE PAS PRENDRE LA POMPE DANS L'ÉTAU PAR SON PIGNON D'ENTRAÎNEMENT, CAR CELUI-CI SE TROUVERAIT IRRÉMÉDIABLEMENT ENDOMMAGÉ.

– Mettre en place le rotor ❷, enduire la vis ❶ de Loctite 243 et la monter avec sa rondelle.
– Mettre en place dans le carter d'embrayage la pompe à eau assemblée et un joint torique neuf.
– Fixer le couvercle de pompe avec les deux vis courtes.



Vérification de l’usure de l’embrayage

Vérifier que la butée ❶ n’a pas de traces et tourne bien.

Tige ❷ la mettre sur une surface plane pour vérifier qu’elle n’a pas de faux-rond.

Ressorts (❸) - longueur minimale : jusqu'au modèle 2005, 38 mm (neufs 39 mm) ; remplacer les 5 si nécessaire.
à partir du modèle 2006, 39 mm (neufs 40 mm) ; remplacer les 5 si nécessaire.

7 disques garnis ❹ - epaisseur minimale 2,9 mm (neufs 3,0 mm). Les disques doivent être plans.

4 disques intermédiaires en aluminium ❺ Ils doivent être plans. Vérifier leur état.

2 disques intermédiaires en acier ❻ Ils doivent être plans. Vérifier leur état.

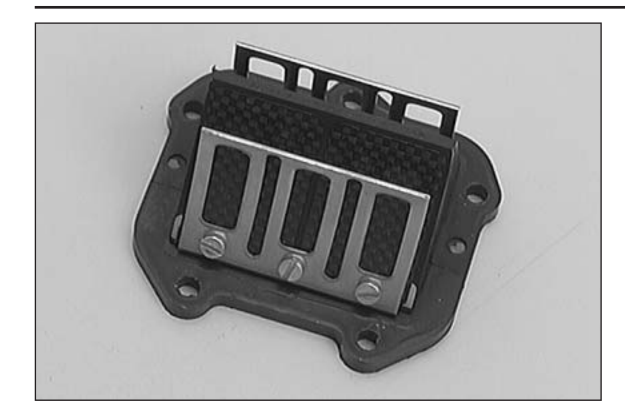
Noix ❼ - vérifier la surface de contact avec le disque garni.

Vérifier les surfaces de contact Ⓐ avec les disques acier. Si l’usure en profondeur est de plus de 0,5 mm, il faut changer la noix.

Plateau de pression ❽ - vérifier la surface de contact Ⓑ avec le disque garni.

Cloche ❾ - vérifier les points de contact Ⓒ avec les disques garnis. Si les creux sont de plus de 0,5 mm il faut remplacer la cloche.

Monter la bague intérieure ❿ et la cage à aiguilles ⓫ et vérifier le jeu.



Boîte à clapets, pipe d'admission

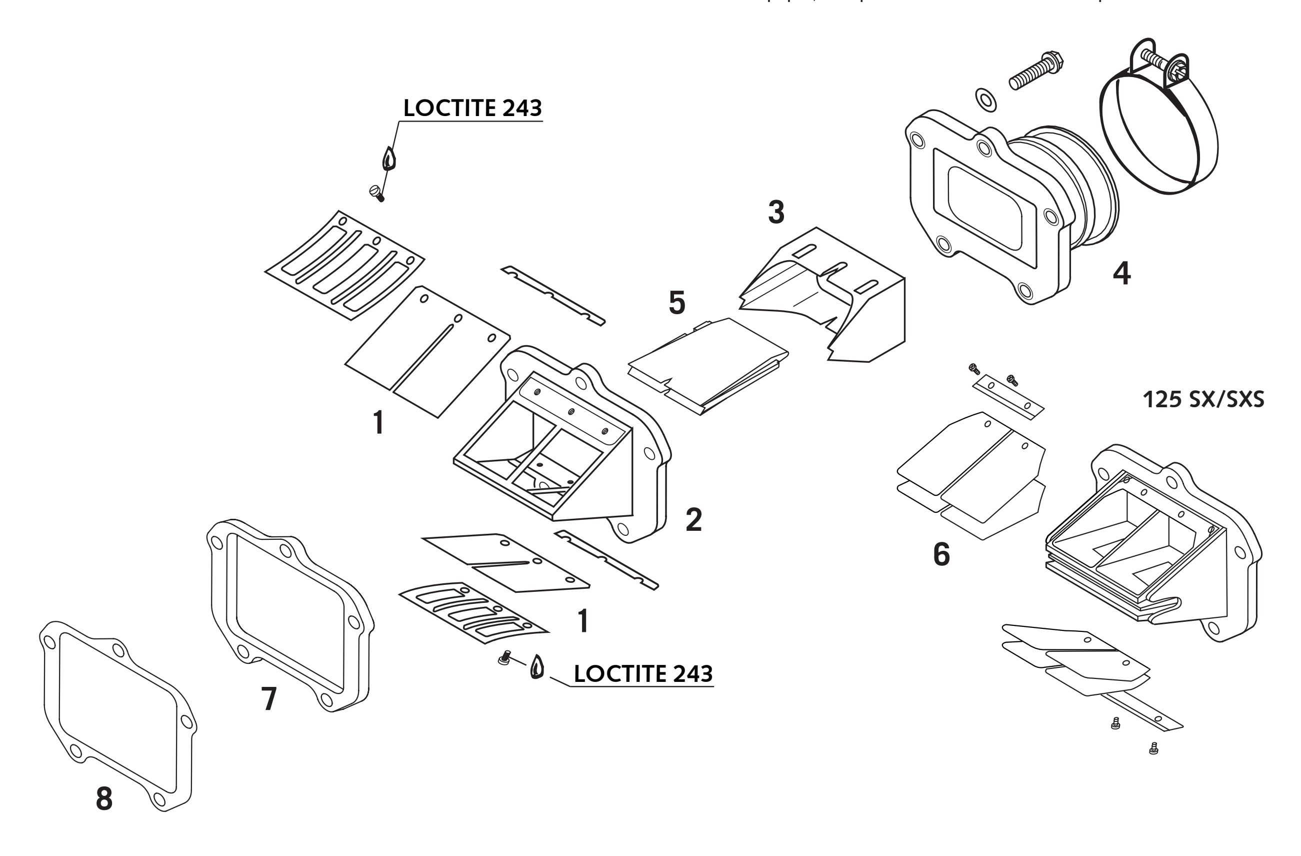
NOTA BENE: Avec le temps les languettes ❶ perdent peu à peu de leur élasticité, ce qui cause une perte de puissance. Remplacer les languettes usées ou abîmées.
Si les plans de joint de la boîte à clapets ❷ sont abîmés, il faut remplacer l'ensemble.

! ATTENTION !

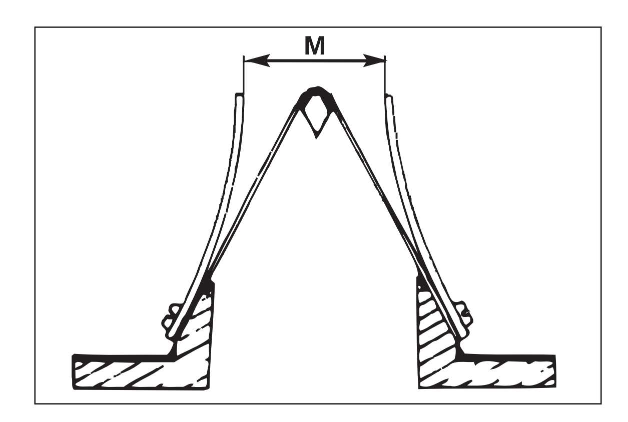
LORS DU MONTAGE IL FAUT FREINER TOUTES LES VIS DE LA BOÎTE À CLAPETS À LA LOCTITE 243.

Pièce ❸
Vérifier que la pièce est bien en place et qu'elle n'est pas abîmée.

Pipe ❹
Vérifier l'état de la pipe, en particulier elle ne doit pas être fendue.

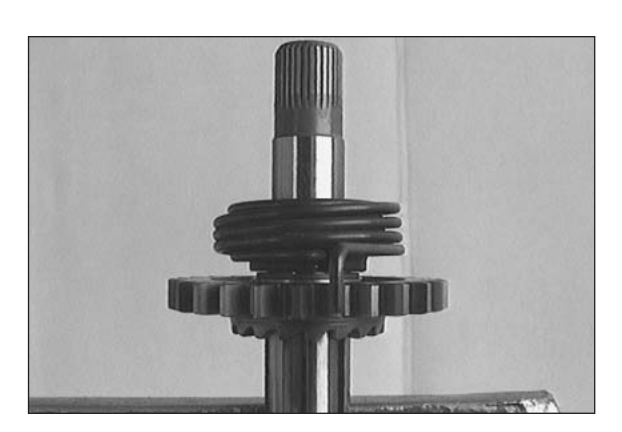


NOTA BENE:
– A partir du modèle 2000 les éléments ❸ et ❺ de la boîte à clapets ne sont plus livrables séparément mais constituent un ensemble.
– Pour la 125 SX/SXS à partir du modèle 2004 il n'y a pas d'autres pièces disponibles que les languettes ❻ .
- A partir du modèle 2006, sur les moteurs 200 cm^3, il y a une cale ❼ entre le joint ❽ et la boîte à clapets ❷.



– Mesurer la distance Ⓜ entre les tôle de butée avec un pied à coulisse (ne concerne pas le modèle 125 SX/SXS à partir de l'année 2004.

Distance Ⓜ = 28 mm



Kick

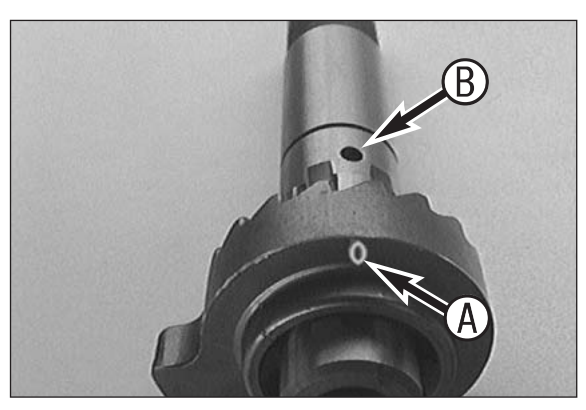
Enlever toutes les pièces de l'arbre de kick et les nettoyer.

Pignon de kick ❶
Vérifier le jeu et l'état du palier.

Pignon intermédiaire de kick ❷
Vérifier le jeu et l'état du palier.

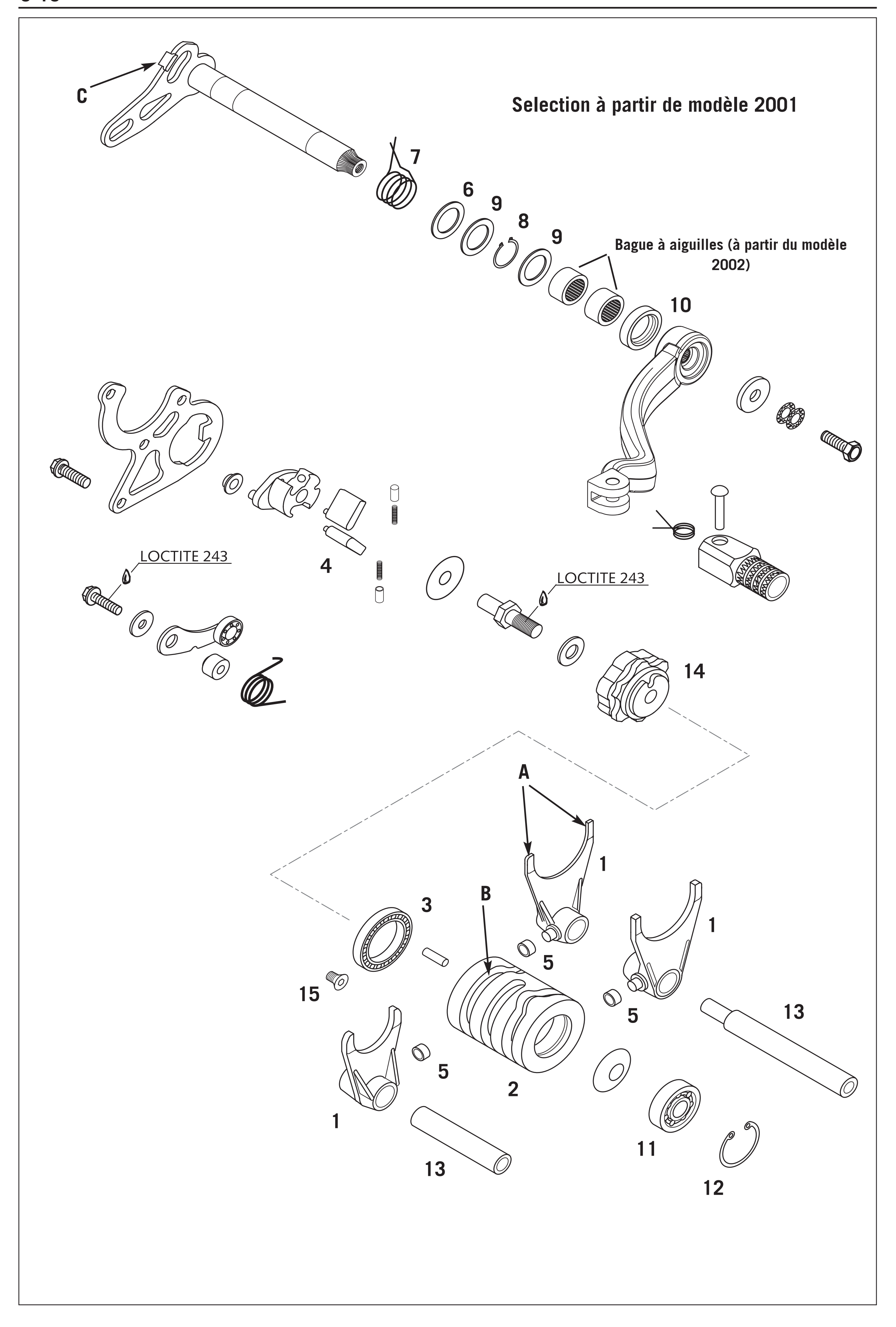
Cliquet ❸
Vérifier l'usure et l'état.

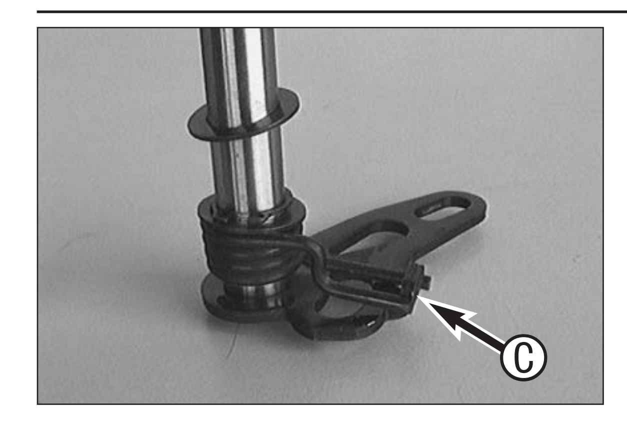
Arbre de kick ❹
Vérifier l'usure et l'état en particulier des paliers et des cannelures.



Assemblage de l'arbre de kick

- Enfiler le cliquet sur l'arbre de manière à ce que le repère du cliquet Ⓐ corresponde au perçage de l'arbre Ⓑ.
- Fixer l'arbre ❹ dans un étau avec les cannelures vers le haut (employer des mordaches).
- Monter la rondelle d'appui ❺ (17x24x1 mm) et le pignon de kick ❶ avec la denture pour le cliquet vers le bas.
- Enfiler la rondelle d'appui ❻ (17x24x1 mm).
- Monter le circlip ❼ avec l'angle vif vers le haut.
- Monter le ressort de kick ❽ et enfiler le brin intérieur dans le trou de l'arbre.
- Monter la pièce d'entraînement ❾ de manière à ce que la fente recouvre le brin intérieur du ressort.
- Sortir l'arbre de l'étau.
- Enfiler sur l'arbre le ressort du cliquet ❿ et la rondelle d'appui ⓫.


Selection à partir de modèle 2001
C
7
6
9
8
9
Bague à aiguilles (à partir du modèle 2002)
10
LOCTITE 243
4
LOCTITE 243
14
A
1
3
B
1
5
15
5
13
5
2
1
11
13
12



Mécanisme de sélection

Fourchettes ❶
Vérifier l'usure des dents Ⓐ.

Guide-fourchettes ❷
Vérifier l'état des gorges Ⓑ.
Vérifier si le guide-fourchettes tient bien dans le roulement à billes ❸.
Vérifier l'état du roulement à billes ⓫ qui se trouve dans le guide-fourchettes. Pour le remplacer, enlever le circlip ⓬ et retirer le roulement (monté gras). Le circlip se monte avec l'angle vif vers l'extérieur.

Cliquets de commande ❹
Les points de contact avec la coulisse ne doivent pas présenter d'usure. Une fois en place les cliquets de commande ne doivent pas présenter de point dur.

Roulement à billes ❸
Vérifier qu'il n'accroche pas.

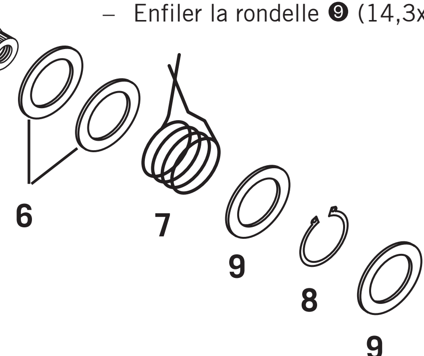
Bagues ❺
Ne doivent pas être marquées.

Axes des fourchettes ⓭
Mettre les axes sur une surface plane afin de vérifier qu'ils n'ont pas de faux-rond. Il ne doivent être ni rayés ni présenter d'arrachements de métal. Les fourchettes doivent pouvoir coulisser sans effort.

Assemblage de l'arbre de sélection (jusqu'à modèle 2000)

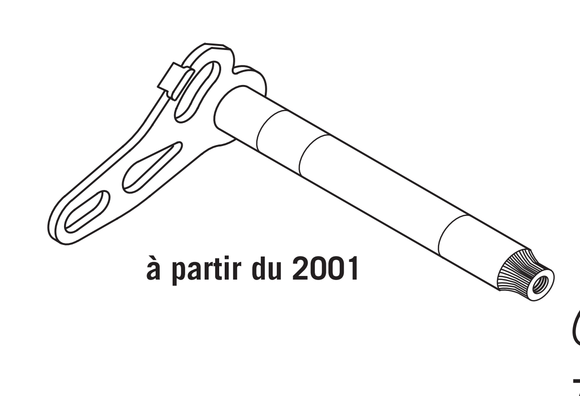
- Graisser les deux rondelles d'appui ❻ (14,3x20x1 mm) et les enfiler sur l'arbre.
- Enfiler sur l'arbre le ressort de rappel ❼ de manière à ce que les deux brins soient contre la patte Ⓒ.
- Enfiler la rondelle ❾ (14,3x20x1 mm) et mettre le circlip ❽ dans sa gorge avec l'angle vif vers le haut.
- Enfiler la rondelle ❾ (14,3x20x1 mm).

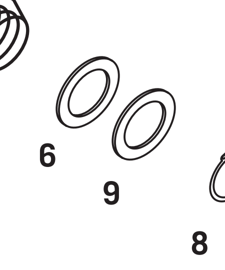
jusqu'à 2000

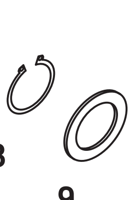


Assemblage de l'arbre de sélection (à partir du modèle 2001)

- Enfiler sur l'arbre le ressort de rappel ❼ de telle manière que ses deux brins soient contre la patte Ⓒ de l'arbre.
- Enfiler les rondelles ❻ (14,2x22x1,5 mm) et ❾ (14,3x20x1 mm), mettre le circlip ❽ en place dans la gorge avec l'angle vif vers le haut.
- Mettre la rondelle d'appui ❾ (14,3x20x1 mm).







! Attention !
Quand on change des pignons de boîte de vitesses il faut respecter le marquage.

Boîte de vitesses

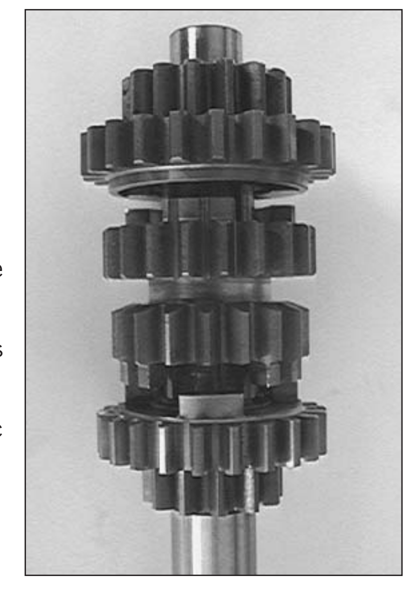
Fixer successivement l’arbre primaire et l’arbre de sortie dans l’étau en employant des mordaches. Sortir les pignons et vérifier les points suivants :

- Bagues
- Paliers des deux arbres et des pignons fous
- Crabots
- Dents de tous les pignons
- Cannelures des arbres et des pignons correspondants
- Tous les pignons baladeurs doivent bien coulisser.

Nettoyer soigneusement les pièces, changer celles qui seraient défectueuses.
Par principe, toujours les changer quand on répare la boîte.

Assemblage de l’arbre primaire

- Fixer l’arbre dans l’étau avec les cannelures vers le bas (employer des mordaches).
- Avant l’assemblage, huiler avec soin toutes les pièces.
- Enfiler la bague ❶ (22x25x11,1 mm) sur l’arbre et mettre par dessus le pignon fou de 5ème ❷ avec les crabots sur le dessus.
- Mettre la rondelle ❸ (22,2x27,8x1 mm) et monter le clip ❹.
- Enfiler sur l’arbre le pignon baladeur de 3ème/4ème ❺ avec le petit pignon vers le bas et mettre le clip ❻.
- Mettre la rondelle ❼ (22,2x27,8x1 mm).
- Enfiler sur l’arbre la bague ❽ (22x25x11,1 mm) puis le pignon fou de 6ème ❾ avec l’évidement pour les crabots vers le bas.
- Mettre le pignon toujours en prise de 2ème ❿ et la rondelle ⓫ (17,2x26x1 mm).
- Vérifier que tous les pignons tournent ou coulissent bien.



! Attention !
Quand on change des pignons de boîte de vitesses il faut respecter le marquage.

Boîte de vitesses

Fixer successivement l’arbre primaire et l’arbre de sortie dans l’étau en employant des mordaches. Sortir les pignons et vérifier les points suivants :

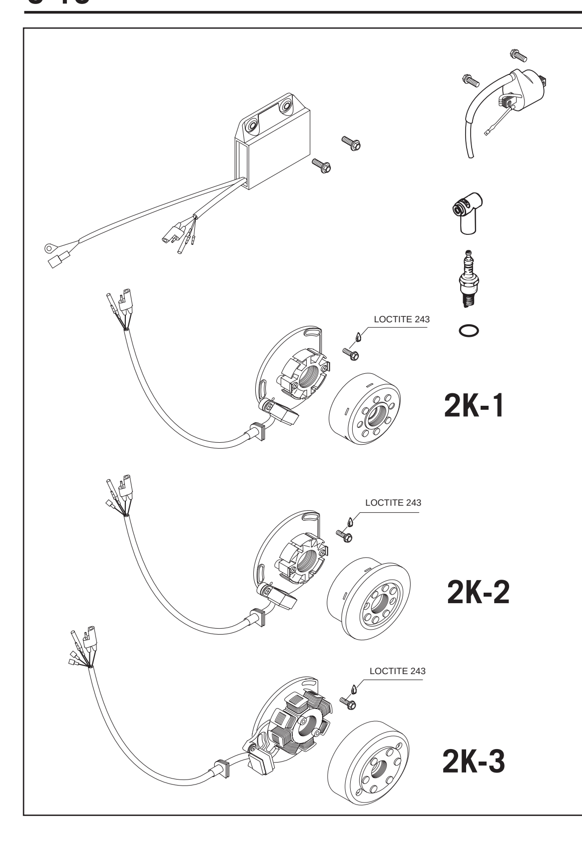
- Bagues
- Paliers des deux arbres et des pignons fous
- Crabots
- Dents de tous les pignons
- Cannelures des arbres et des pignons correspondants
- Tous les pignons baladeurs doivent bien coulisser.

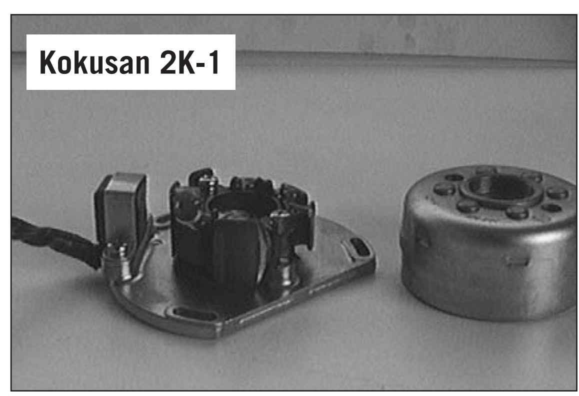
Nettoyer soigneusement les pièces, changer celles qui seraient défectueuses.
Par principe, toujours les changer quand on répare la boîte.

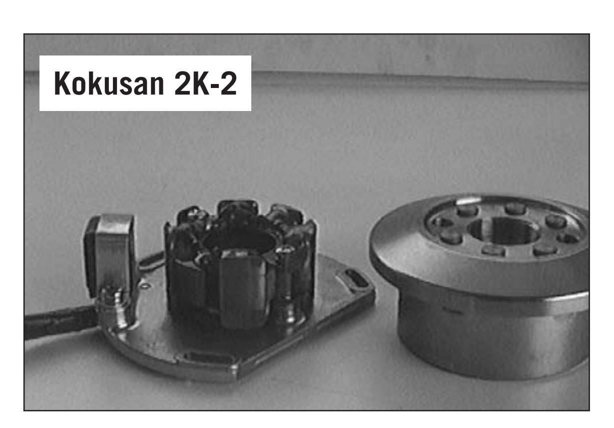
Assemblage de l’arbre de sortie

- Fixer l’arbre de sortie dans l’étau avec les cannelures vers le bas (employer des mordaches).
- Avant l’assemblage, huiler avec soin toutes les pièces.
- Enfiler sur l’arbre la bague ❶ (25x28x9,7 mm) puis le pignon fou de 2ème ❷ avec l’évidement pour les crabots vers le haut.
- Mettre la rondelle ❸ (25,2x32x1 mm) puis monter le clip ❹.
- Mettre le pignon baladeur de 6ème ❺ avec la gorge pour la fourchette vers le haut puis mettre la rondelle ❻ (22,2x28x1 mm).
- Mettre la bague ❼ (22x25x8,1 mm), le pignon fou de 4ème ❽ et la rondelle ❾ (22,2x30x2,5 mm).
- Mettre la bague ❿ (22x25x8,1 mm), le pignon fou de 3ème ⓫, la rondelle ⓬ (22,2x27,8x1 mm) et le clip ⓭.
- Enfiler sur l’arbre le pignon baladeur de 5ème ⓮ avec la gorge pour la fourchette vers le bas, puis la rondelle ⓯ (17,2x26x1 mm).
- Mettre la bague ⓰ (17x20x9,7 mm), le pignon fou de 1ère ⓱ avec l’épaulement vers le haut puis la rondelle ⓲ (17,2x26x1 mm).











Allumage

Généralités

Les valeurs indiquées ci-après ne permettent de reconnaître que les gros défauts. Les courts-circuits à l'intérieur d'un bobinage, qui provoquent une faiblesse de l'étincelle d'allumage ou une faiblesse de la génératrice, ne se laissent déceler vraiment que sur un banc. En cas de panne il convient de vérifier d'abord l'état des câbles et des branchements.

Lors des relevés, toujours faire attention à la plage de valeurs. La vérification du boîtier électronique ne peut se faire que sur un banc d'allumage.

Bougie

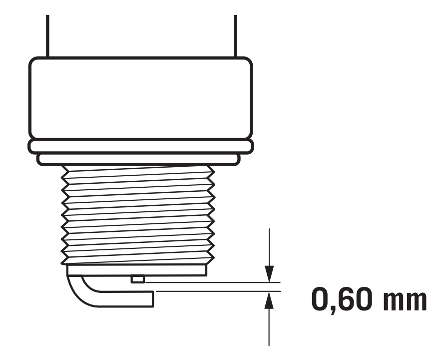
Ecartement des électrodes : 0,60 mm

Isolant

Vérifier qu'il n'est ni cassé ni fendu.

! ATTENTION !

Il faut toujours employer une bougie présentant une résistance, sinon des défauts peuvent apparaître dans le système d'allumage.



Vérification du stator et du bobinage d'excitation

Effectuer avec un ohmmètre les mesures suivantes :

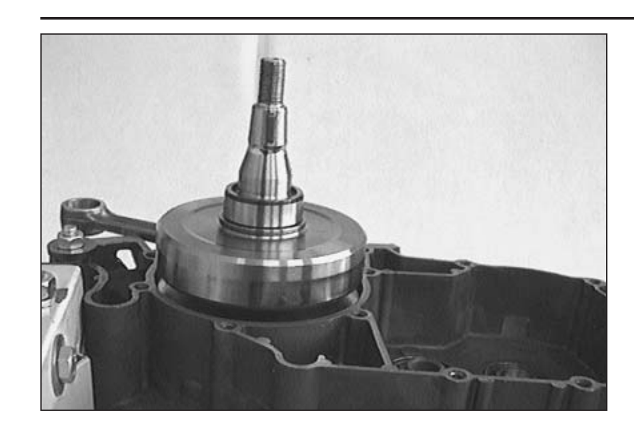
Allumage	Mesure	Couleur des câbles	Résistance
2K-1	Bobinage d'excitation	rouge – gris	100 Ω ± 20%
	Stator	noir/rouge – rouge/blanc	24,8 Ω ± 20%
2K-2	Bobinage d'excitation	rouge – gris	100 Ω ± 20%
	Stator	noir/rouge – rouge/blanc	24,8 Ω ± 20%
	Bobinage de charge	masse – jaune	0,74 Ω ± 20%
2K-3	Bobinage d'excitation	rouge – gris	100 Ω ± 20%
	Stator	noir/rouge – rouge/blanc	12,7 Ω ± 20%
	Bobinage de charge	masse – jaune	0,65 Ω ± 20%
		blanc – jaune	0,16 Ω ± 20%

NOTA BENE: Les mesures doivent se faire à une température de 20° C, sinon il se produit des différences importantes.

Si les valeurs relevées sont par trop différentes des valeurs de référence, il convient de changer le stator.

REMONTAGE DU MOTEUR 6

SOMMAIRE



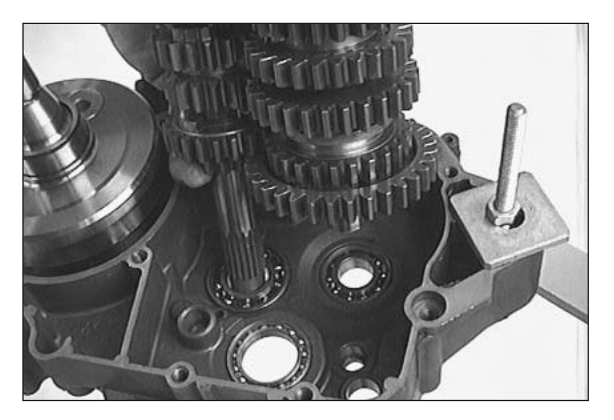
– Fixer le demi-carter droit sur le chevalet.

Montage de l'embiellage

– Huiler le roulement à billes de l'embiellage.
– Enfiler l'embiellage dans le roulement par le haut et l'enfoncer avec précaution jusqu'en butée.

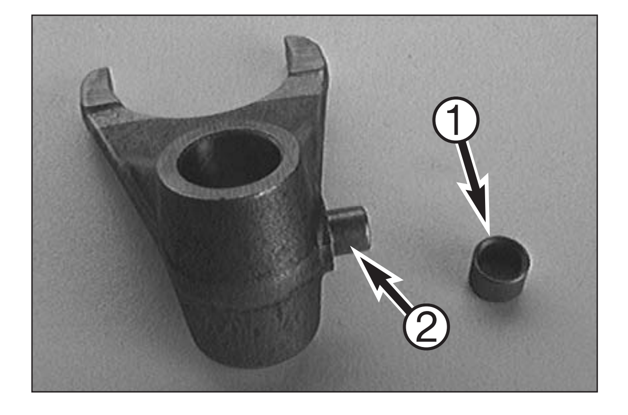
! ATTENTION !

VEILLER À CE QUE LA BIELLE SOIT BIEN POSITIONNÉE DU CÔTÉ DU CYLINDRE.

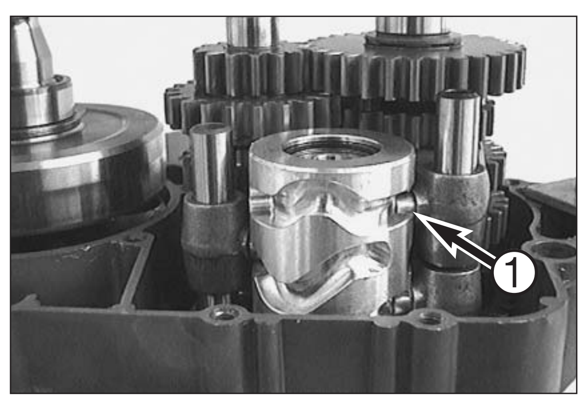


Boîte de vitesses, sélection

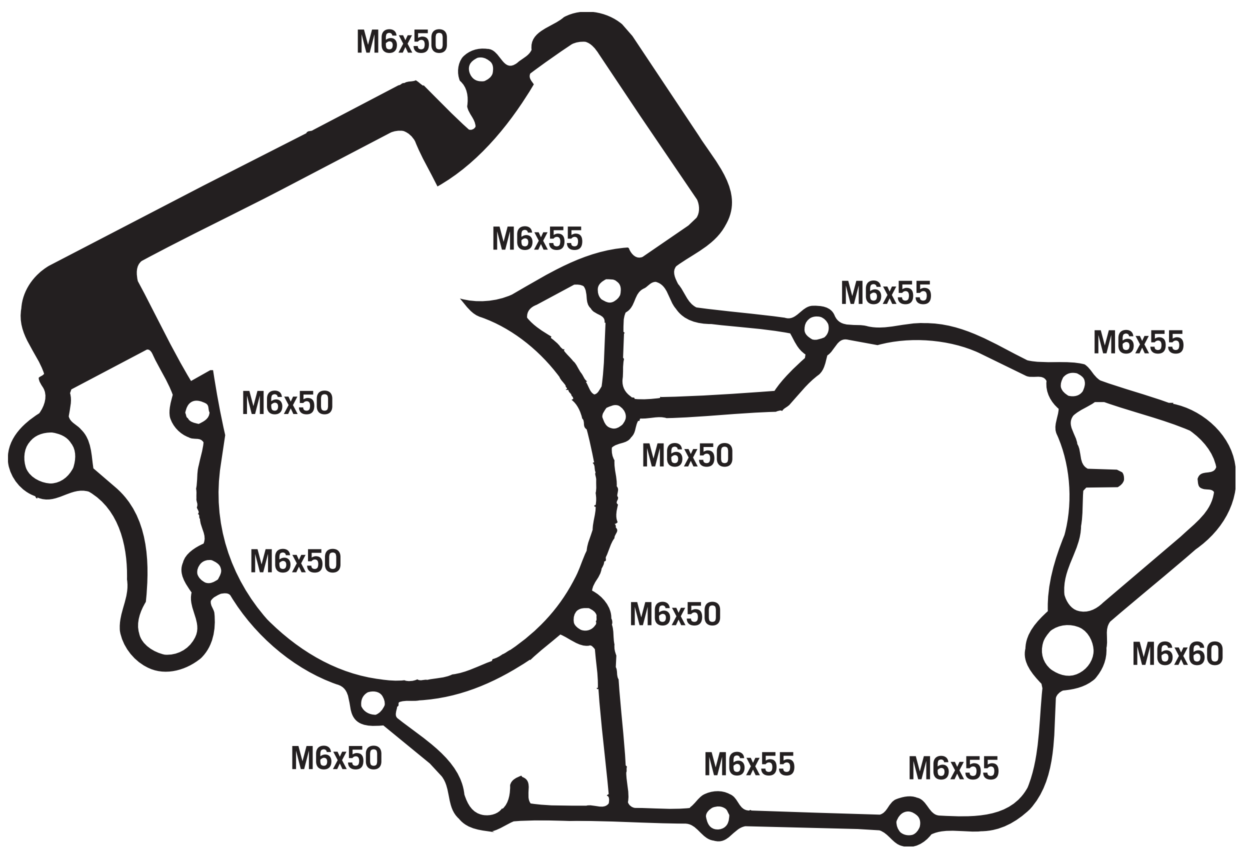
– Mettre en place la rondelle qui va sous l'arbre de sortie et la faire tenir avec un peu de graisse pour éviter qu'elle ne tombe.
– Mettre les dents des pignons des arbres primaire et de sortie en prise et engager les deux arbres en même temps dans les roulements.



– Enduire de graisse les tétons de guidage ❷ des fourchettes et enfiler les bagues ❶ par dessus.

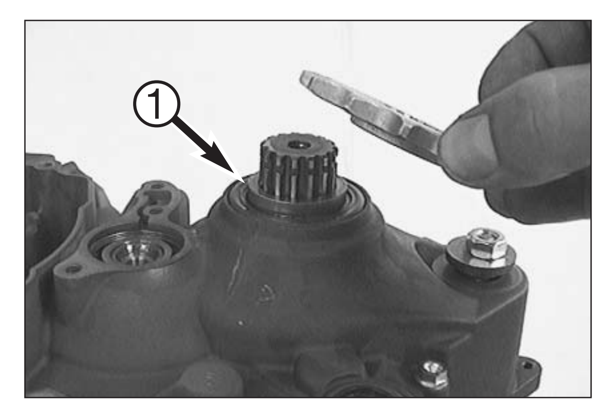


– Huiler les dents des fourchettes et les mettre en place dans les gorges des pignons baladeurs.
– Enfiler le guide-fourchettes dans son roulement et faire entrer les tétons des fourchettes dans les gorges.
– Huiler les coulisses et les enfiler à travers les fourchettes (la petite coulisse est du côté de l'arbre primaire).



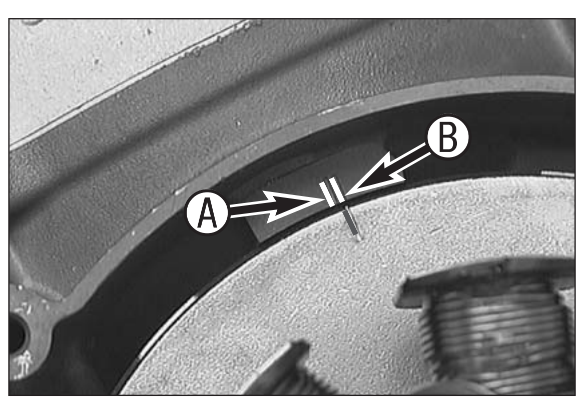
Assemblage des demi-carters

- Enlever la fixation sur le chevalet.
- S’assurer que les deux bagues de centrage sont bien sur le demi-carter droit.
- Mettre un peu de graisse sur le plan de joint et poser un joint neuf.
- S’assurer que le caoutchouc est bien en place dans le demi-carter gauche et que les bagues sont bien restées sur les tétons des fourchettes.
- Graisser les joints spi dans le demi-carter gauche et présenter ce dernier.
- S’assurer que le joint est bien en place.
- Mettre un peu de graisse sur le filetage et sous la tête des vis. Mettre les vis et assembler les demi-carters.(Pour la longueur des vis, cf. schéma).
- Avant de serrer définitivement les vis et après serrage, vérifier que tous les arbres tournent bien.
- Fixer le moteur sur le chevalet.
- Couper proprement les parties du joint qui dépassent au niveau de l’embase de cylindre et de la boîte à clapets.



Pignon de sortie de boîte

- Huiler le joint torique et l'enfiler sur l'arbre de sortie.
- Enfiler l’entretoise ❶ par dessus de manière à ce que le joint prenne sa place dans le fraisage.
- Enfiler le pignon sur l’arbre avec l’épaulement vers l’intérieur et mettre en place le circlip avec l’angle vif vers l’extérieur.
- Avec un tube frapper sur le pignon de manière à ce que le joint torique soit légèrement comprimé et que le circlip descende bien dans sa gorge.

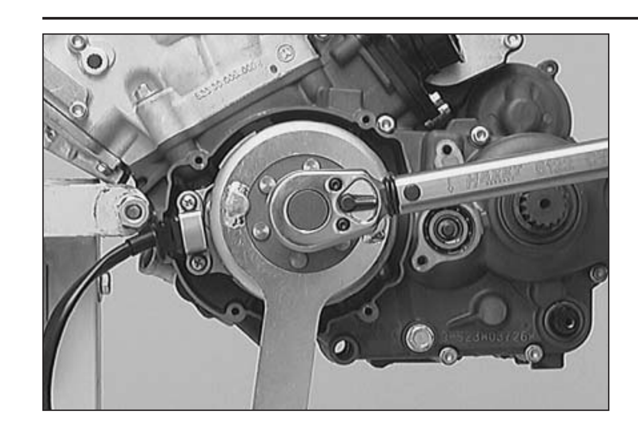


Allumage

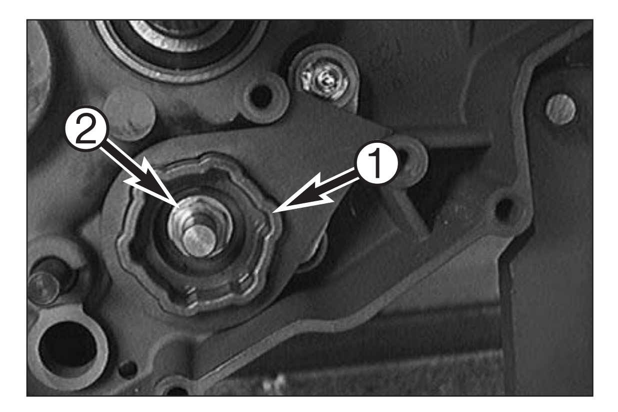
- Mettre la clavette en place dans son logement sur l’embiellage.
- Mettre les 3 vis pour tenir le stator dans le carter, mais ne pas encore les serrer. Mettre de la Loctite 243 sur les filetage de la 3 vis.
- Faire pivoter le stator de manière à ce que son repère corresponde au repère du milieu sur le carter. Serrer les 3 vis.

NOTA BENE: Le repère gauche Ⓐ sur le carter est prévu pour l’allumage 2K-1 et 2K-2. Le repère droit Ⓑ est prévu pour l’allumage 2K-3.

- Mettre en place le passe-fil dans le carter.



– Mettre le rotor.
– Monter le frein et l’écrou.
– Maintenir le rotor avec l’outil spécial et serrer l’écrou à 60 Nm.



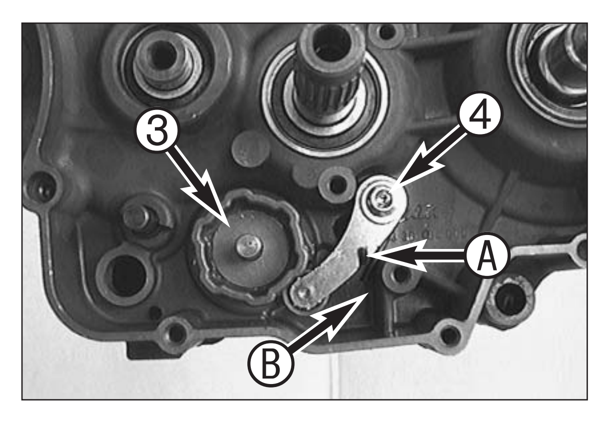
Verrouillage de boîte

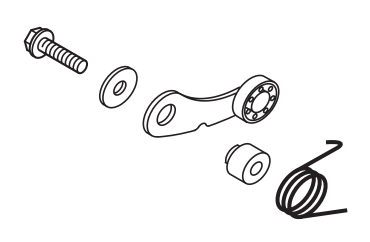
– Enfiler le barillet de verrouillage ❶ sur le guide-fourchettes. Faire attention à ce que le doigt du guide-fourchettes prenne sa place dans le barillet.
– Enfiler la rondelle sur la vis ❷. Enduire le filetage de Loctite 243 et mettre la vis en place. Bloquer le tambour de verrouillage au moyen de l’outil spécial (cf. illustration) et serrer la vis.

! ATTENTION !

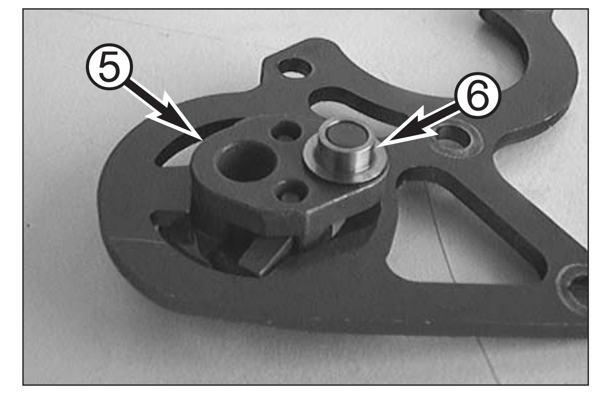
Si l’on ne maintient pas le barillet avec l’outil spécial, les bagues sur les tétons de guidage des fourchettes se trouvent endommagées.

NOTA BENE: Si l’on n’a pas démonté le levier de verrouillage, il faut le repousser et le maintenir sur le côté pour pouvoir monter le barillet.

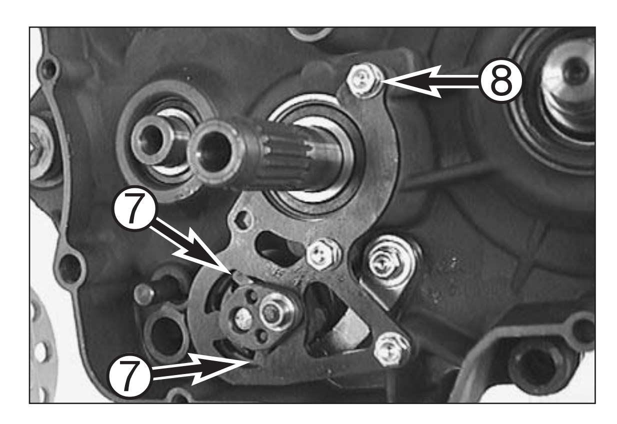




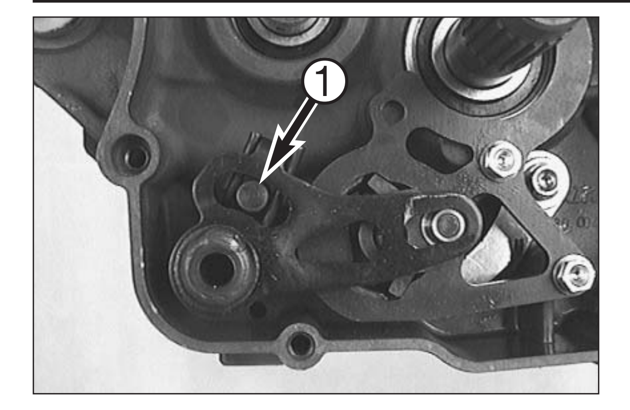
– Mettre la rondelle ❸.
– Sur la vis ❹ enfiler la rondelle, le levier de verrouillage, la bague à épaulement avec le petit épaulement vers la tête de la vis puis le ressort. Accrocher le bout du ressort Ⓐ au levier.
– Enduire le filetage de la vis ❹ de Loctite 243 et mettre le tout en place. Faire attention à ce que l’autre bout du ressort prenne sa place contre la patte Ⓑ dans le carter.



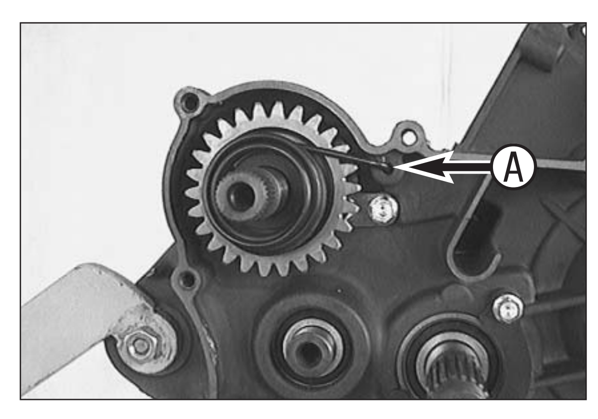
– Mettre la griffe ❺ en place sur le support de mécanisme de sélection comme cela est indiqué sur l’illustration.
– Avec un peu de graisse fixer la bague à épaulement ❻ sur le téton d’entraînement.



– Monter le tout dans le carter. Afin que la griffe prenne sa place au niveau du barillet, il convient d’appuyer un peu sur les deux dents ❼.
– Fixer le support du mécanisme de sélection au moyen des 3 vis ❽.

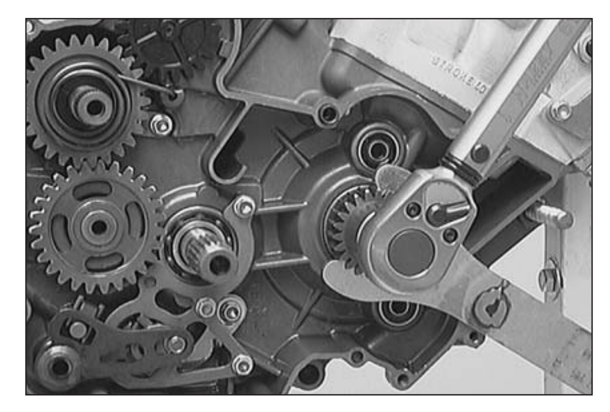


– Graisser le joint spi de l'arbre de sélection.
– Huiler l'arbre de sélection et l'enfiler dans le carter. Ne pas oublier la rondelle. Faire attention à ce que les deux brins du ressort de rappel soient contre le bout de la coulisse qui dépasse ❶.



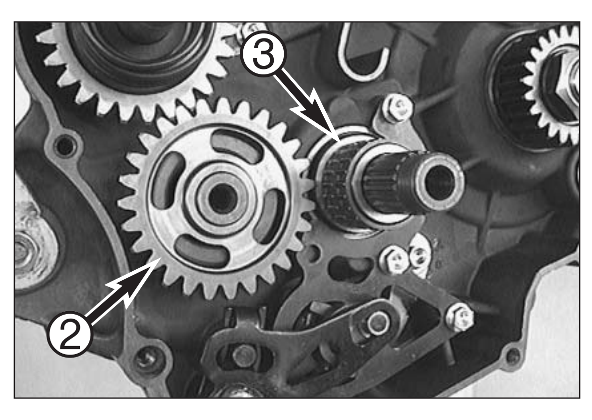
Kick

– Graisser le palier pour l'arbre de kick dans le carter.
– Enfiler l'arbre de kick préalablement assemblé. L'introduire de manière telle que le cliquet se trouve derrière la tôle dans le carter.
– Bander le ressort en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre et accrocher le brin du ressort au trou dans le carter Ⓐ.

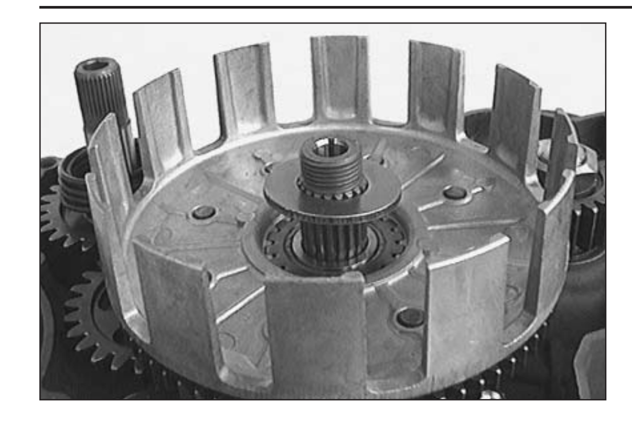


Transmission primaire, embrayage

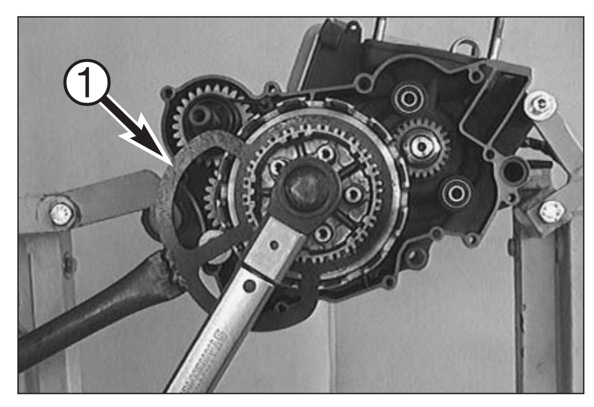
– Graisser le joint spi de l'embiellage.
– Enfiler sur l'embiellage le joint torique (¤ 2 mm) après l'avoir huilé et mettre l'entretoise avec le fraisage du côté de la masse d'équilibrage, de manière à ce que le joint torique prenne sa place dans ce fraisage.
– Mettre la clavette en place dans son logement.
– Enfiler le pignon en bout de vilebrequin avec l'épaulement vers le carter.
– Monter un frein neuf et l'écrou six-pans (pas à gauche).
– Mettre en place l'outil spécial et serrer l'écrou.



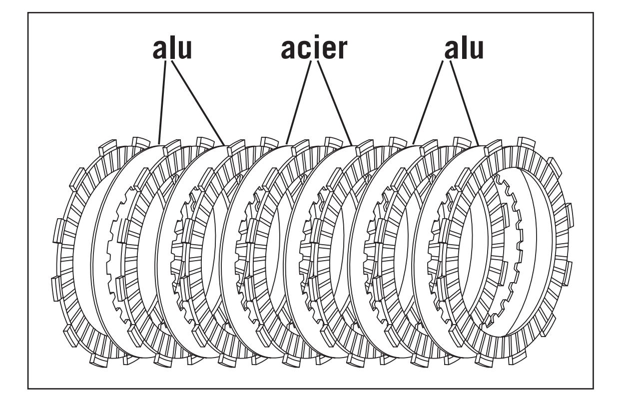
– Enfiler sur l'arbre de sortie la rondelle (17,2x26x1 mm) puis le pignon intermédiaire de kick ❷.
– Huiler le roulement ❸ de la cloche et l'enfiler sur l'arbre primaire.



– Mettre sur l'arbre primaire la cloche et la rondelle (20x39,6x3 mm).



– Monter sur l'arbre primaire la noix, une rondelle frein neuve et l'écrou.
– Mettre en place l'outil spécial ❶ et serrer l'écrou.
– Retirer l'outil spécial et replier les bords de la rondelle frein.
– Le bord qui prend sur la noix doit être bien replié vers le bas afin d'être parfaitement contre la noix.

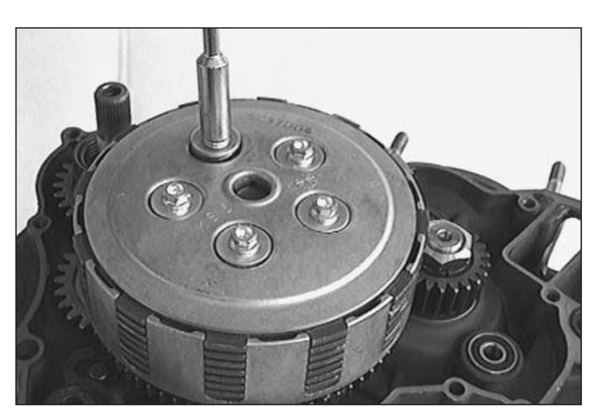


Disques d'embrayage, plateau de pression

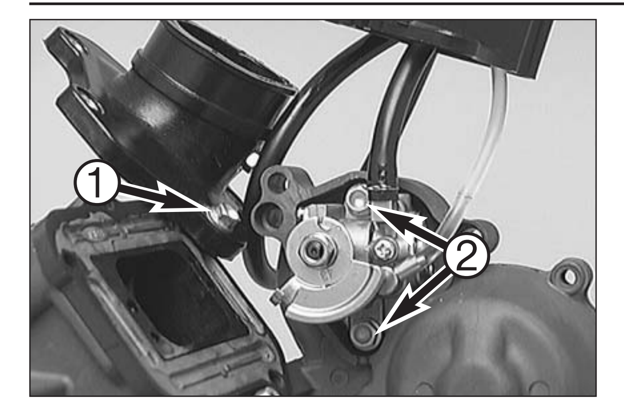
– Huiler la butée et l'enfiler dans l'arbre primaire.
– Huiler correctement les disques garnis avant de les mettre en place.

NOTA BENE: Sur ces moteurs on monte 4 disques en aluminium et 2 disques en acier.
Faire attention à l'ordre de montage suivant:

1 disque garni
1 disque alu
1 disque garni
1 disque alu
1 disque garni
1 disque acier
1 disque garni
1 disque acier
1 disque garni
1 disque alu
1 disque garni
1 disque alu
1 disque garni

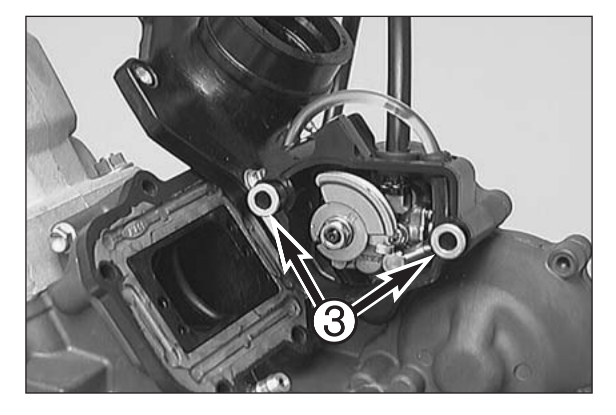


– Le dernier disque sur le dessus est un disque garni.
– Mettre le plateau de pression, les ressorts, les coupelles et les vis à épaulement.
– Serrer les vis en croix sans dépasser le couple prescrit, sinon les filetages dans la noix se trouvent endommagés.
– Serrer les vis à épaulement en croix et au couple prescrit pour ne pas abîmer les filetages dans la noix.

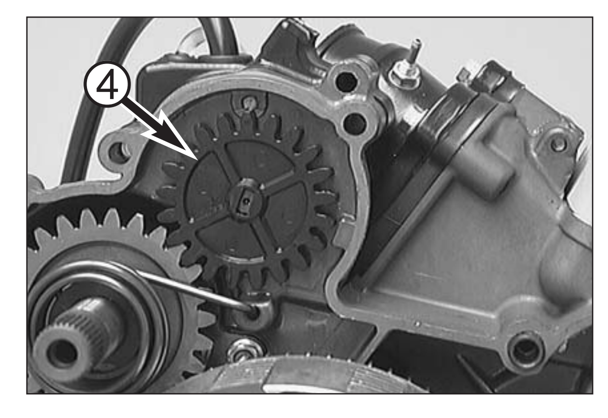


Pipe d'admission, boîte à clapets et pompe à huile (seulement sur les modèles à graissage séparé)

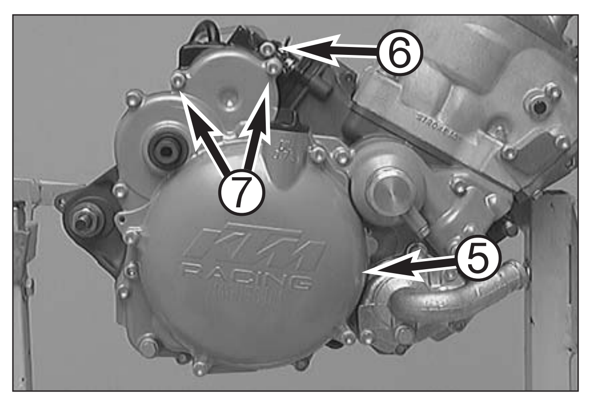
– Présenter la pipe d'admission et mettre la vis ❶ mais sans la serrer. Faire pivoter la pipe sur le côté.
– Mettre en place la pompe à huile dans le carter moteur avec un joint neuf et serrer les deux vis ❷.



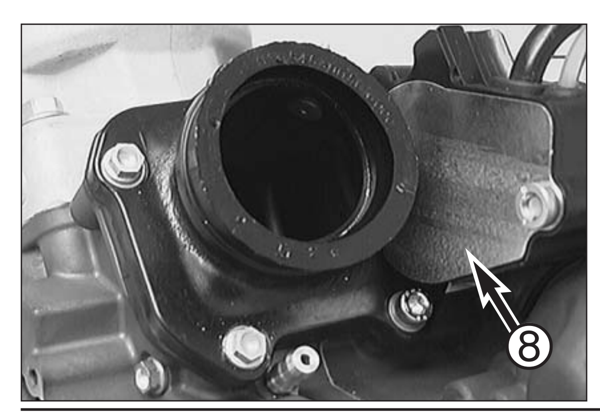
– Poser le boîtier de pompe en faisant attention à ce que les durites ne fassent pas de crocs.
– Mettre en place les deux bagues ❸.



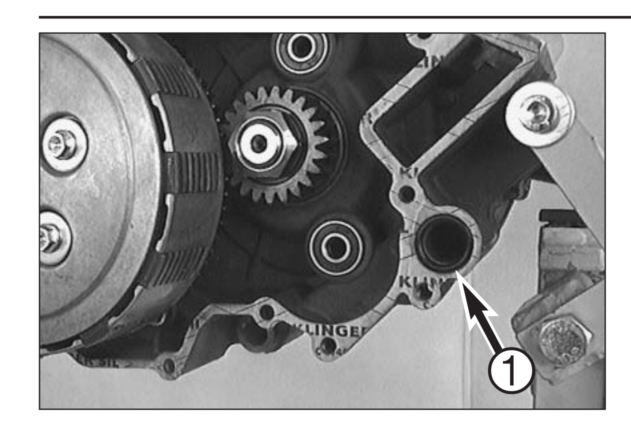
– Enfiler le pignon de commande de la pompe ❹.



– Mettre en place le couvercle d'embrayage ❺ et serrer les vis du couvercle et la vis du boîtier de pompe ❻.
– Pour monter les deux vis ❼, il faut mettre le couvercle de pompe à huile ❽ en position car les vis prennent dedans.

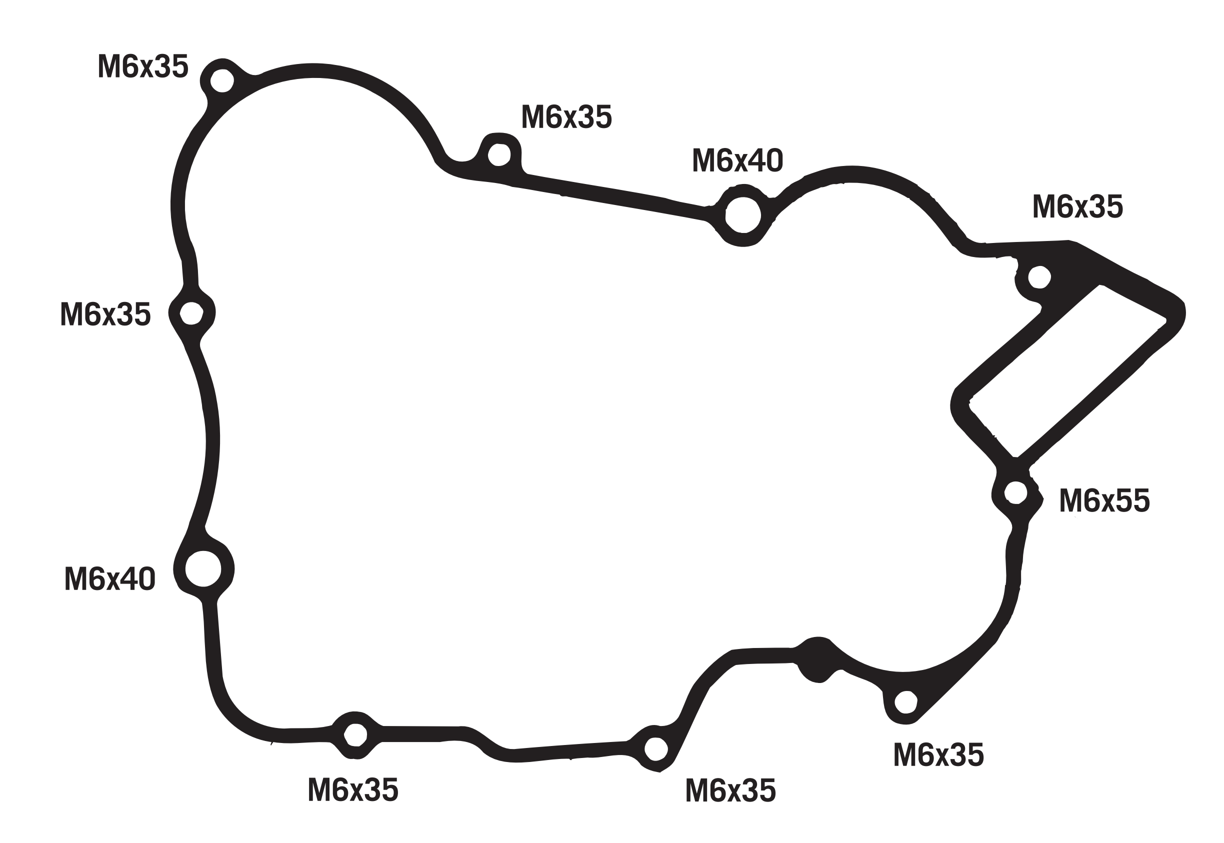


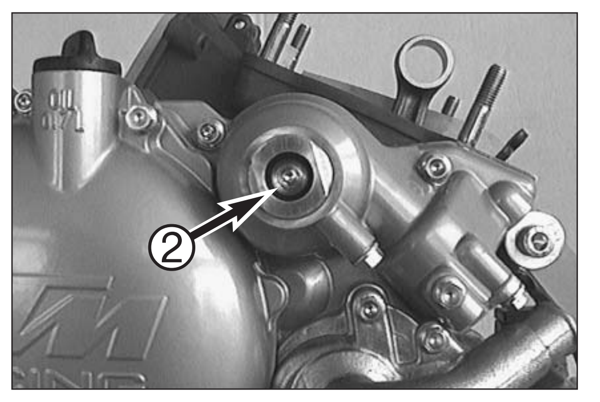
– Mettre la pipe dans la bonne position et serrer toutes les vis de fixation.



Carter d'embrayage

– Vérifier si les deux bagues de centrage sont en place sur le carter moteur.
– Graisser le joint spi pour l'arbre de kick et faire tenir un joint neuf au moyen d'un peu de graisse.
– Faire tenir dans le carter moteur le joint torique ❶ avec un peu de graisse.
– Présenter le carter d'embrayage préalablement assemblé et l'enfoncer avec précaution tout en faisant tourner un peu l'embiellage de manière à ce que la commande centrifuge et la pompe à eau engrènent correctement.
– Mettre les vis (cf. illustration pour la longueur) et les serrer au couple prescrit.
– Vérifier si tous les arbres tournent librement.





– Serrer la vis à épaulement ❷.

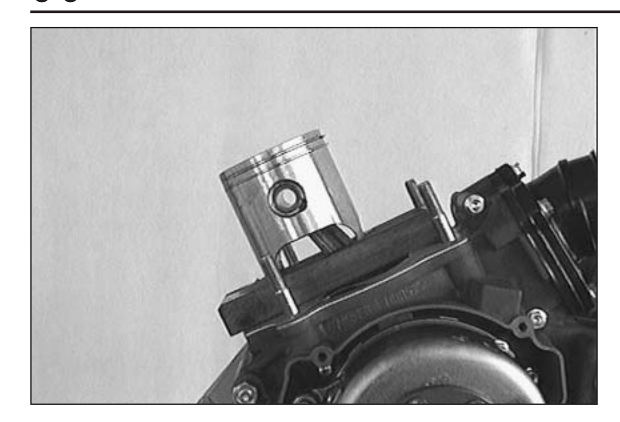


Boîte à clapets, pipe d'admission

- Mettre le joint, la boîte à clapets et la pipe. Fixer avec les 5 vis pourvues de leurs rondelles élastiques.
– Boucher la pipe avec un chiffon propre ou un bouchon adéquat.

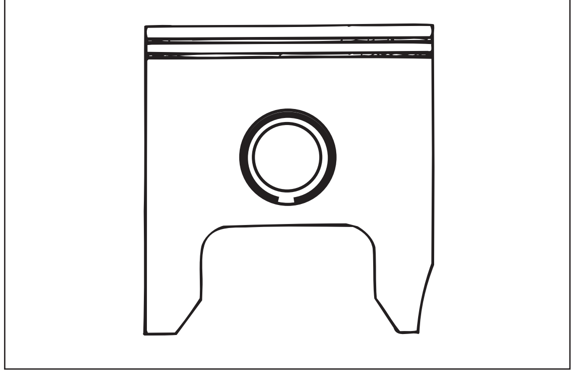
NOTA BENE: A partir du modèle 2006, sur les moteurs 200 cm^3, il y a une cale entre le joint et la boîte à clapets. Mettre également cette cale.

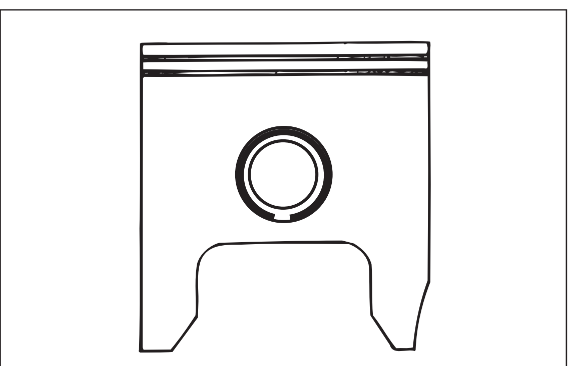


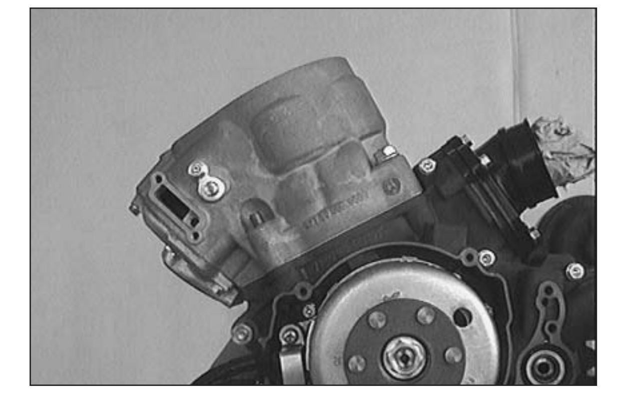


Piston, cylindre

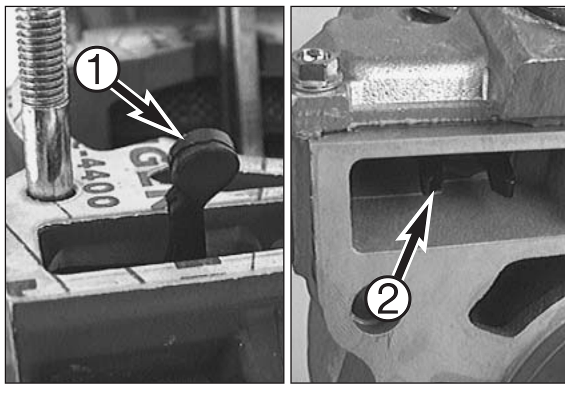
- Avant le montage bien huiler toutes les parties en contact.
- Enfiler le roulement à aiguilles dans le pied de bielle, présenter le piston (la flèche sur la calotte est dirigée vers l'échappement).
- Monter l'axe de piston et les épingles avec le côté ouvert vers le bas (cf. illustration).
- Mettre des joints d'embase (valeur de base: env. 0,60 mm d'épaisseur).
- Faire reposer le piston sur la pièce de bois de montage et positionner les segments.







- Présenter le cylindre préalablement assemblé (comprimer les segments avec les doigts), enlever la pièce de bois et fixer le cylindre avec deux écrous opposés.



! ATTENTION !

Quand on fait descendre le cylindre, s'assurer que le levier coudé ❶ de la commande centrifuge prenne sa place dans le secteur de commande ❷. Eventuellement enlever le petit couvercle à droite sur le cylindre pour vérifier.



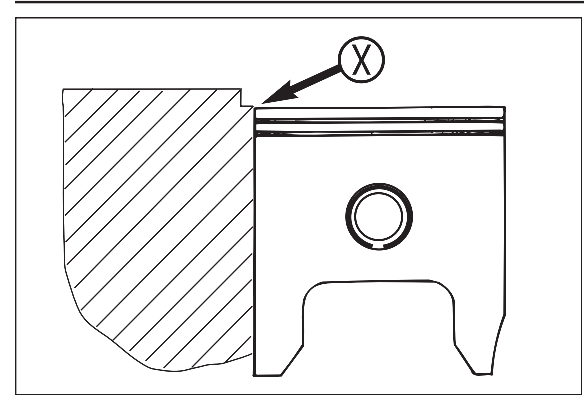
Réglage de la valeur "X"

NOTA BENE: La valeur "X" est la distance entre le bord supérieur du piston et le décrochement à la partie supérieure du cylindre lorsque celui-ci est fixé et que le piston est au point mort haut.

Le réglage de la valeur "X" doit se faire avec beaucoup de soin. On procède en mettant un joint d'embase plus ou moins épais.

! ATTENTION !

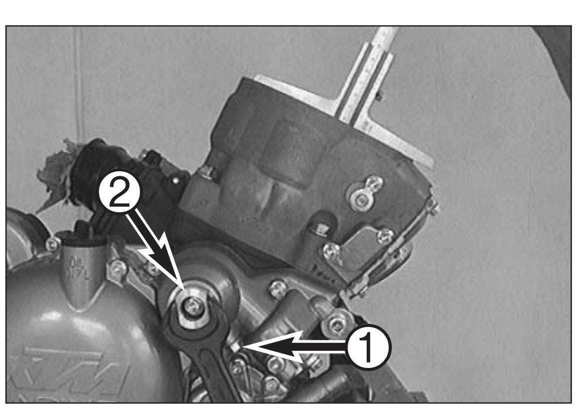
Si la valeur "X" est trop importante, il n'y a pas assez de compression et le moteur manque de puissance. Si la valeur "X" est trop faible, le moteur cliquette et chauffe.



– Mettre une jauge de profondeur sur le cylindre et amener le piston au point mort haut en tournant le volant. Relever la valeur indiquée par la jauge.

125	jusqu'à modèle 2000:	valeur “X” =	0,60 mm
125 à partir de modèle 2001:		valeur “X” =	0,0 mm
200	jusqu'à modèle 2002:	valeur “X” =	0,55 mm
200 à partir de modèle 2003:		valeur “X” =	0,0 mm

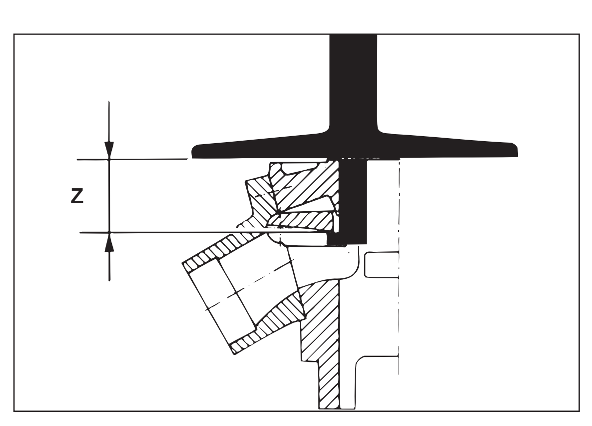
– Corriger la valeur “X” en ajoutant ou en retirant des joints d’embase.
NOTA BENE: En ajoutant un joint on augmente la valeur “X”; en en retirant un on la diminue.
– Mettre à l’embase du cylindre les deux autres écrous restants et serrer les quatre écrous à 30 Nm.



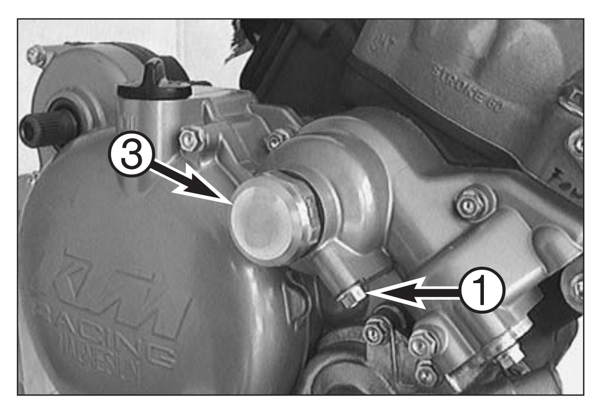
Réglage de la valve à l’échappement (valeur “Z“)

NOTA BENE: La valeur “Z” est la distance entre le bord inférieur de la valve et le bord supérieur du cylindre, la mesure étant faite au milieu de la lumière d’échappement.

– Desserrer la vis de blocage ❶ d'environ 2 tours.
– Régler la jauge de profondeur sur la valeur requise et bloquer la jauge.
– Mettre la jauge en place sur le cylindre.
– Faire tourner le palier ❷ sur le carter d’embrayage de manière à ce que la valve vienne en contact avec la jauge de profondeur.



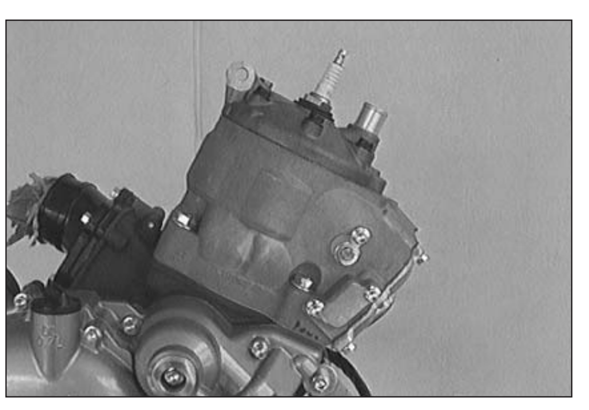
125 SX/EXC/EXE	jusqu'à modèle 2000	Z = 42,0mm +0,0/-0,3mm
125 SX/EXC/EXE	modèle 2001	Z = 42,5mm +0,0/-0,3mm
125 SX/EXC	modèle 2002-2005	Z = 43,0mm +0,0/-0,3mm
125 SX/SXS/EXC	à partir de modèle 2006	Z = 43,5mm +0,0/-0,3mm
125 EXC SIX DAYS		
200 MXC/EXC	jusqu'à modèle 2001	Z = 46,0mm +0,0/-0,3mm
200 MXC/EXC	modèle 2002	Z = 46,5mm +0,0/-0,3mm
200 SX	modèle 2003-2005	Z = 46,0mm +0,0/-0,3mm
200 MXC/EXC	à partir de modèle 2003	Z = 47,0mm +0,0/-0,3mm
200 XC/XC-W	à partir de modèle 2006	



– Serrer à nouveau la vis de blocage ❶ de manière à empêcher la pièce de tourner.
– Monter le bouchon ❸ avec un nouveau joint.

! ATTENTION !

APRÈS AVOIR MONTÉ LE BOUCHON, ON VÉRIFIE AVEC UNE JAUGE DE PROFONDEUR SI LE RÉGLAGE A ÉTÉ FAIT CORRECTEMENT. SINON IL FAUT RECOMMENCER LE RÉGLAGE DE LA VALEUR "Z".

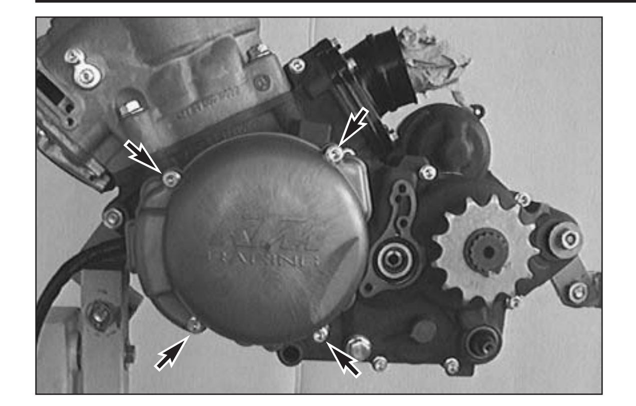


Culasse

– Nettoyer le plan de joint du cylindre et de la culasse.
– Mettre un joint torique neuf dans la gorge du cylindre et un joint de culasse neuf.

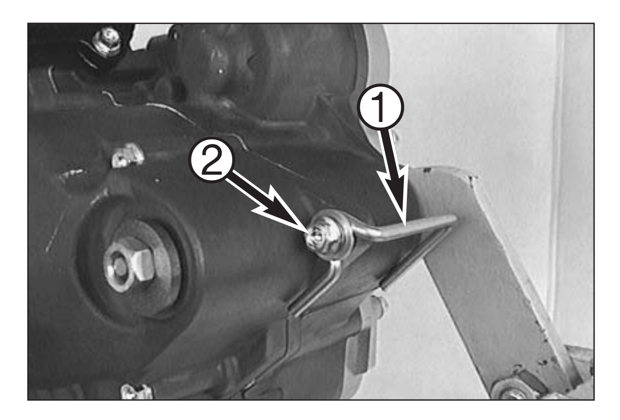
NOTA BENE: Sur le moteur 125 cm^3 à partir du modèle 2002 et sur le moteur 200 cm^3 à partir du modèle 2003 il y a un joint torique à la place du joint de culasse ordinaire. Il faut huiler légèrement ce joint torique avant de le mettre en place dans la gorge du cylindre.

– Présenter la culasse avec la pipe à eau vers l’avant (côté de l’échappement) et faire légèrement pivoter la culasse des deux côtés afin de ne pas coincer le joint torique.
– Monter les vis à épaulement avec des joints en cuivre neufs et les serrer en trois fois, en croix, jusqu’au couple prescrit de 18 Nm.
– Lors du premier serrage, serrer seulement jusqu’à sentir une légère résistance.
- Mettre la bougie et la serrer.



Carter d'allumage

– Fixer le joint en plusieurs endroits avec un peu de silicone.
– Fixer le carter d'allumage avec les 4 vis à épaulement.



– Avec une vis à épaulement ❷ fixer sur le carter la patte pour les tuyaux de mise à l'air du carburateur ❶.

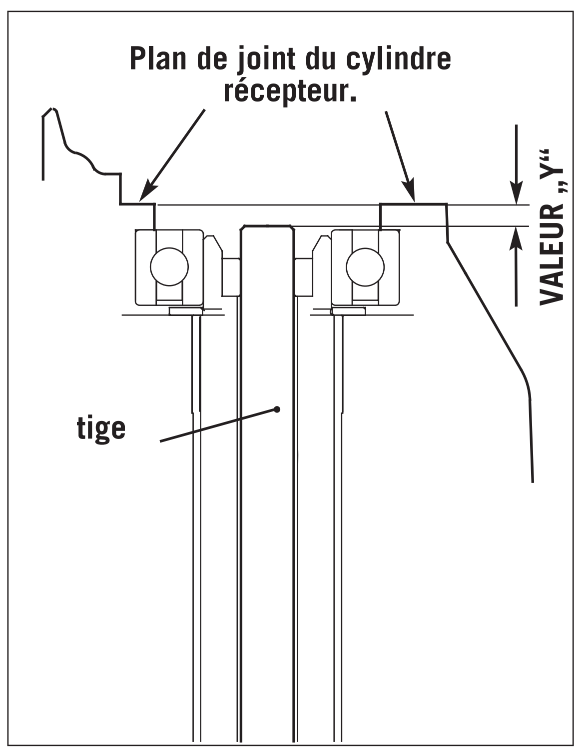




Mesure de la valeur "Y"

NOTA BENE: Afin que la commande d'embrayage fonctionne parfaitement il faut que le joint du cylindre récepteur ait la bonne épaisseur. Il convient donc de mesurer la valeur "Y".
La valeur "Y" est la distance entre le plan de joint du cylindre récepteur de l'embrayage et la tige de commande.

– Faire basculer le moteur de manière à avoir le côté de l'allumage sur le dessus.
– Huiler la tige d'embrayage et l'enfiler dans l'arbre primaire jusqu'en butée.
– Avec un pied à coulisse déterminer la distance entre le plan de joint du cylindre récepteur et la tige.
– Noter cette valeur "Y" et utiliser lors du montage du cylindre récepteur le joint correspondant (cf. tableau).



Quand on utilise la vieille tige de commande (longueur 179 mm)

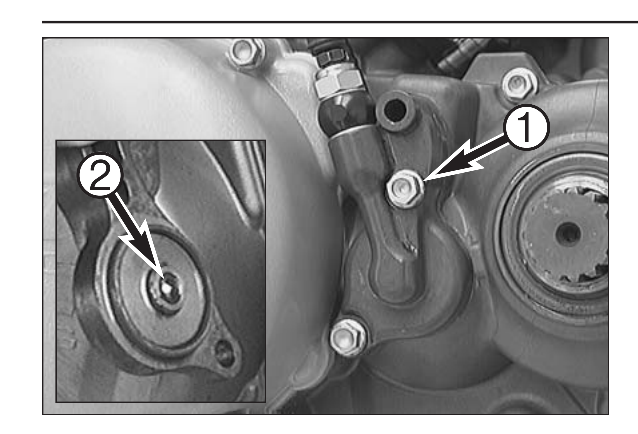
Valeur „Y“	Epaisseur du joint
2,5 - 2,8 mm	0,75 mm
2,8 - 3,0 mm	0,50 mm
3,0 - 3,3 mm	0,30 mm

Quand on utilise la nouvelle tige de commande (longueur 178 mm)

Valeur „Y“	Epaisseur du joint
3,0 - 3,8 mm	0,75 mm
3,8 - 4,0 mm	0,50 mm
4,0 - 4,3 mm	0,30 mm

! ATTENTION !

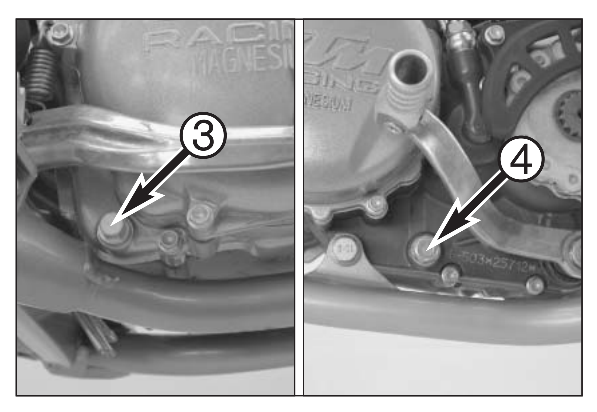
TOUJOURS UTILISER UN JOINT NEUF. UN JOINT ABÎMÉ PEUT FAIRE QUE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE FONCTIONNE MAL.



Pose du cylindre récepteur d'embrayage

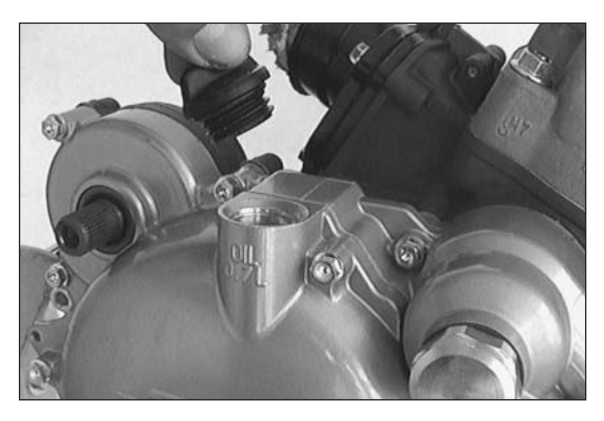
– S'assurer que la bille ❷ est bien en place dans le piston du cylindre.
– Mettre un joint neuf et monter le cylindre. Mettre de la Loctite 243 sur le filetage de la vis ❶.

NOTA BENE: Afin que la commande d'embrayage fonctionne parfaitement il faut que le joint du cylindre récepteur ait la bonne épaisseur. Il convient donc de mesurer la valeur "Y".



Remplissage de la boîte de vitesses

- Nettoyer les aimants des bouchons ❸ et ❹ et remettre ceux-ci avec un joint neuf.



– Enlever le bouchon sur le couvercle d'embrayage et mettre 0,70 l d'huile (cf. spécifications dans les caractéristiques techniques, chapitre 10).
– Remettre le bouchon et vérifier l'étanchéité du moteur.

– Monter également le sélecteur et monter le kick.

ELECTRIQUE 7

SOMMAIRE

Manuel de réparation 125 / 200 Art.-Nr. 3.206.031-F



Contrôle du redresseur-régulateur (Shindengen)

– Faire démarrer le moteur et mettre le feu de croisement.
– Brancher un voltmètre aux deux bornes du condensateur (fil rouge/blanc = plus; fil marron = moins).
– Faire monter le moteur à 5000 t/mn et relever la valeur de la tension.

Valeur de référence: 14,0 - 15,0 V

Si la valeur relevée est par trop différente de la valeur de référence, il faut
– vérifier le condensateur
– vérifier le raccordement du stator au redresseur-régulateur et du redresseur-régulateur au faisceau
– vérifier le stator
– remplacer le redresseur-régulateur

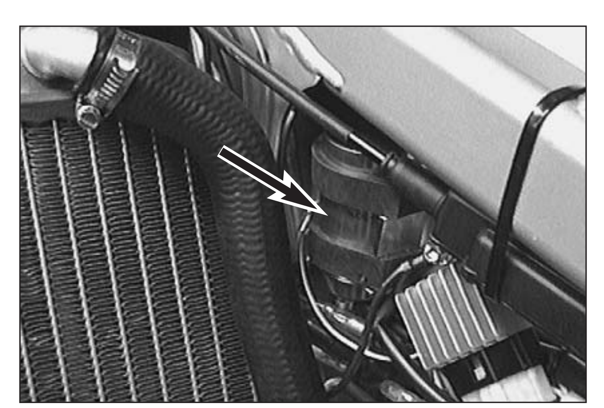


Contrôle du régulateur (Kokusan)

Un défaut dans le régulateur peut causer des symptômes divers:

– Pas de courant dans le circuit
  Dans ce cas, alors que le moteur tourne au ralenti, il convient de débrancher le régulateur. Si les accessoires fonctionnent alors, c'est le régulateur qui est défectueux.
  S'il n'y a toujours pas de courant, le défaut doit être recherché dans le contacteur, le faisceau ou la génératrice.

– Trop forte tension dans le circuit
  Les ampoules grillent.

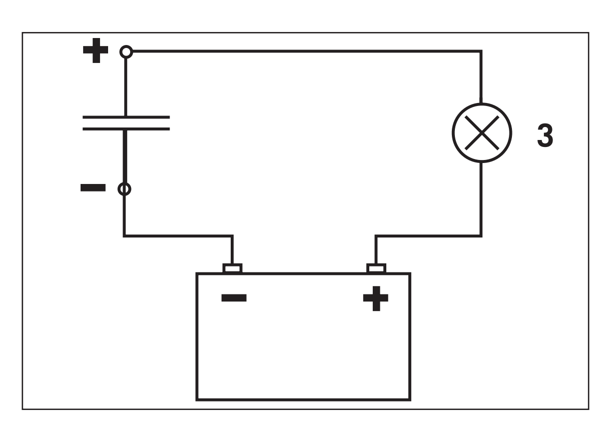


Contrôle du condensateur

– Avec un tournevis on réunit les deux bornes du condensateur de manière à le décharger. Le déposer.
– Relier le moins d'une batterie de 12V au pôle moins du condensateur. On relie le plus de la batterie au pôle plus du condensateur (repère +) par l'intermédiaire d'une lampe témoin ❸.
– Lorsqu'on ferme le circuit la lampe doit se mettre à briller. Au fur et à mesure que le condensateur se charge, l'intensité lumineuse de la lampe décroît.
– La lampe témoin doit s'éteindre en 0,5 à 2 secondes (cela dépend de la puissance de la lampe).
– Si la lampe ne s'éteint pas ou même ne s'allume pas, le condensateur est défectueux.

! ATTENTION !

DÉCHARGER LE CONDENSATEUR AVANT ET APRÈS CHAQUE CONTRÔLE. FAIRE ATTENTION AU RACCORDEMENT: LE FIL ROUGE/BLANC SE MET AU PLUS.



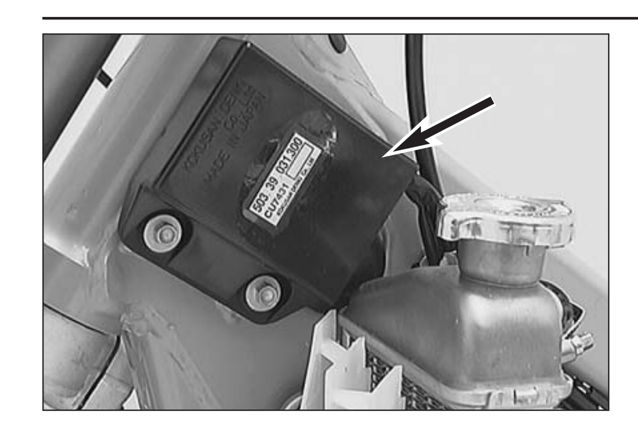


Vérification de la bobine

– Débrancher tous les fils et retirer le capuchon de bougie.
– Effectuer les mesures suivantes avec un ohmmètre.

NOTA BENE: les valeurs suivantes correspondent à une température de 20° C.
Si les valeurs relevées sont par trop différentes, il faut changer la bobine.

Mesure	Couleurs de cable	Résistance
bobinage primaire	bleu/blanc – masse	0,425 - 0,575 Ω
bobinage secondaire	bleu/blanc – fil de bougie	10,8 - 16,2 kΩ

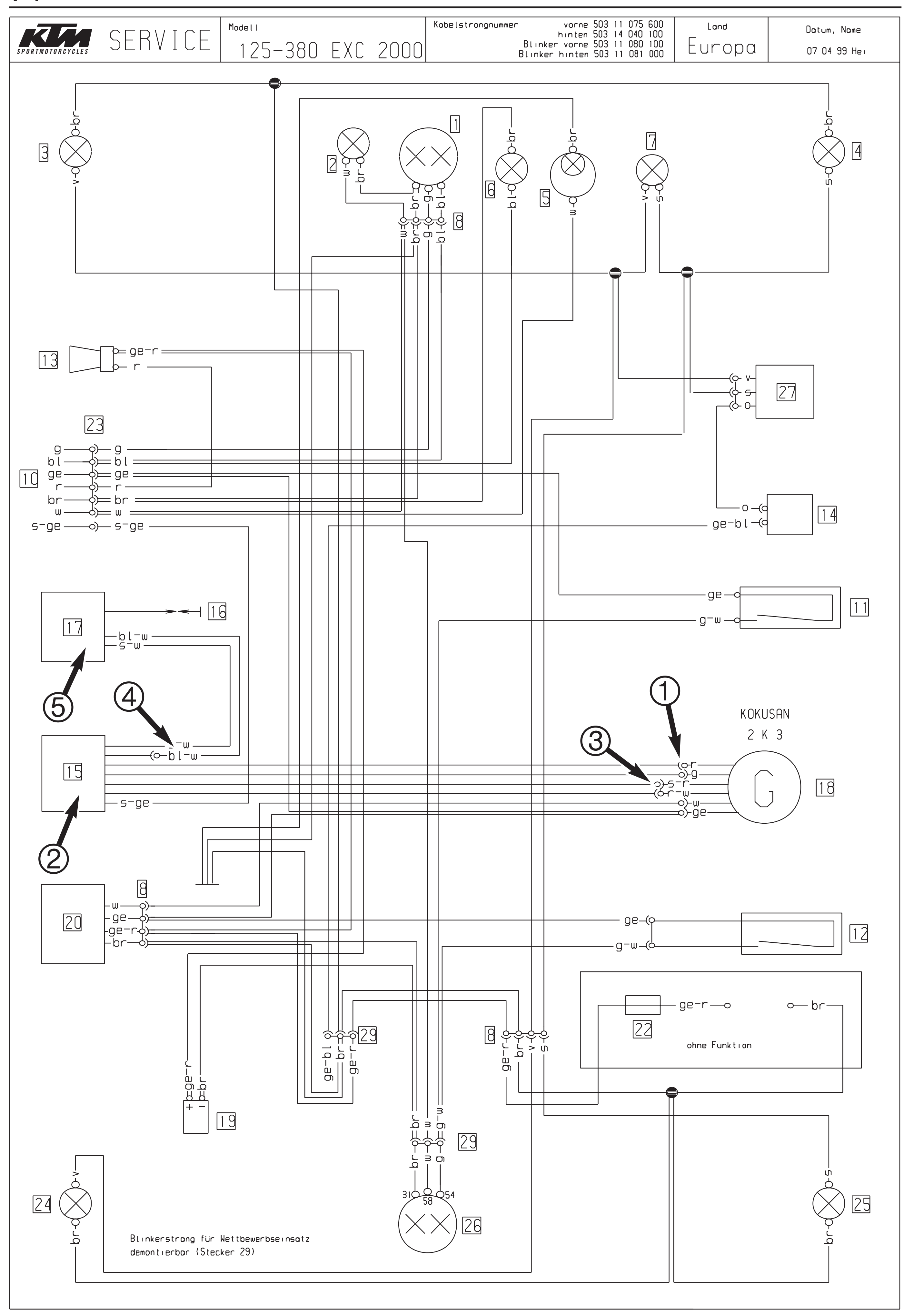


CDI

Vérifier les fils et les raccords du boîtier électronique.
Un contrôle du boîtier n'est possible que sur un banc.

! ATTENTION !

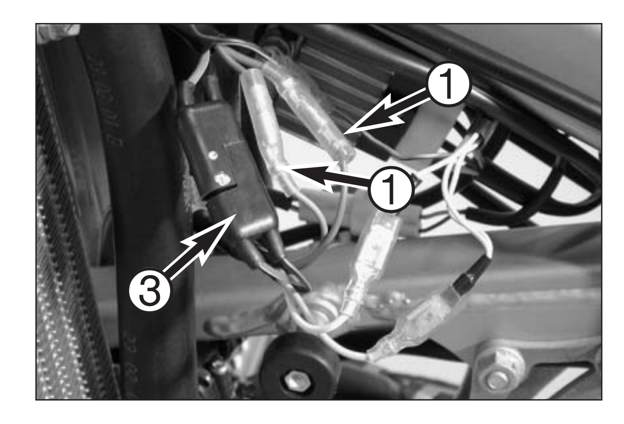
Ne jamais essayer de vérifier le boîtier en utilisant un appareil de mesure ordinaire. En effet, on pourrait ainsi détruire des composants électroniques très sensibles.



KTM SPORTMOTORCYCLES SERVICE
Modell
125-380 EXC 2000
Kabelstrangnummer
vorne 503 11 075 600
hinten 503 14 040 100
Blinker vorne 503 11 080 100
Blinker hinten 503 11 081 000
Land
Europa
Datum, Name
07 04 99 Hei
KOKUSAN
2 K 3
G
ohne Funktion
Blinkerstrang für Wettbewerbseinsatz
demontierbar (Stecker 29)

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE 125-200 SX, MXC, EXC (KOKUSAN 2K-1, 2K-3) → 2004

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Vérification du signal de sortie du capteur - 2 fiches ❶, l'une avec un fil vert, l'autre avec un fil rouge (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge; débrancher les deux fiches ❶; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre : 6 Volts +/- 1 Volt

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

Valeur sur le multimètre : 3 Volts +/- 0,5 Volt

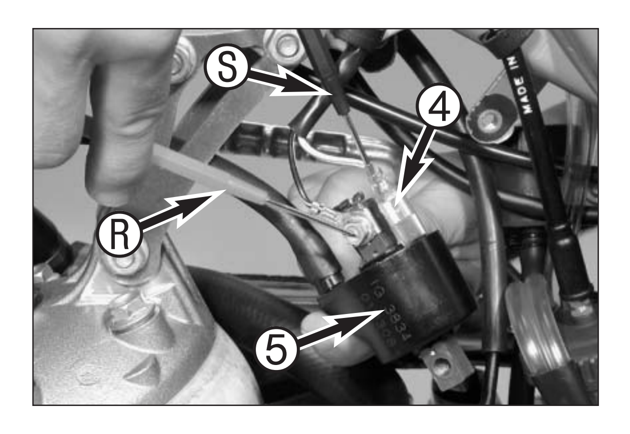
Vérification de la sortie de la bobine de la génératrice servant à charger le condensateur - prise-raccord double ❸ avec les fils noir/rouge et rouge/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❸; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre : 35 Volts +/- 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

Valeur sur le multimètre : 200 Volts +/- 10 Volts

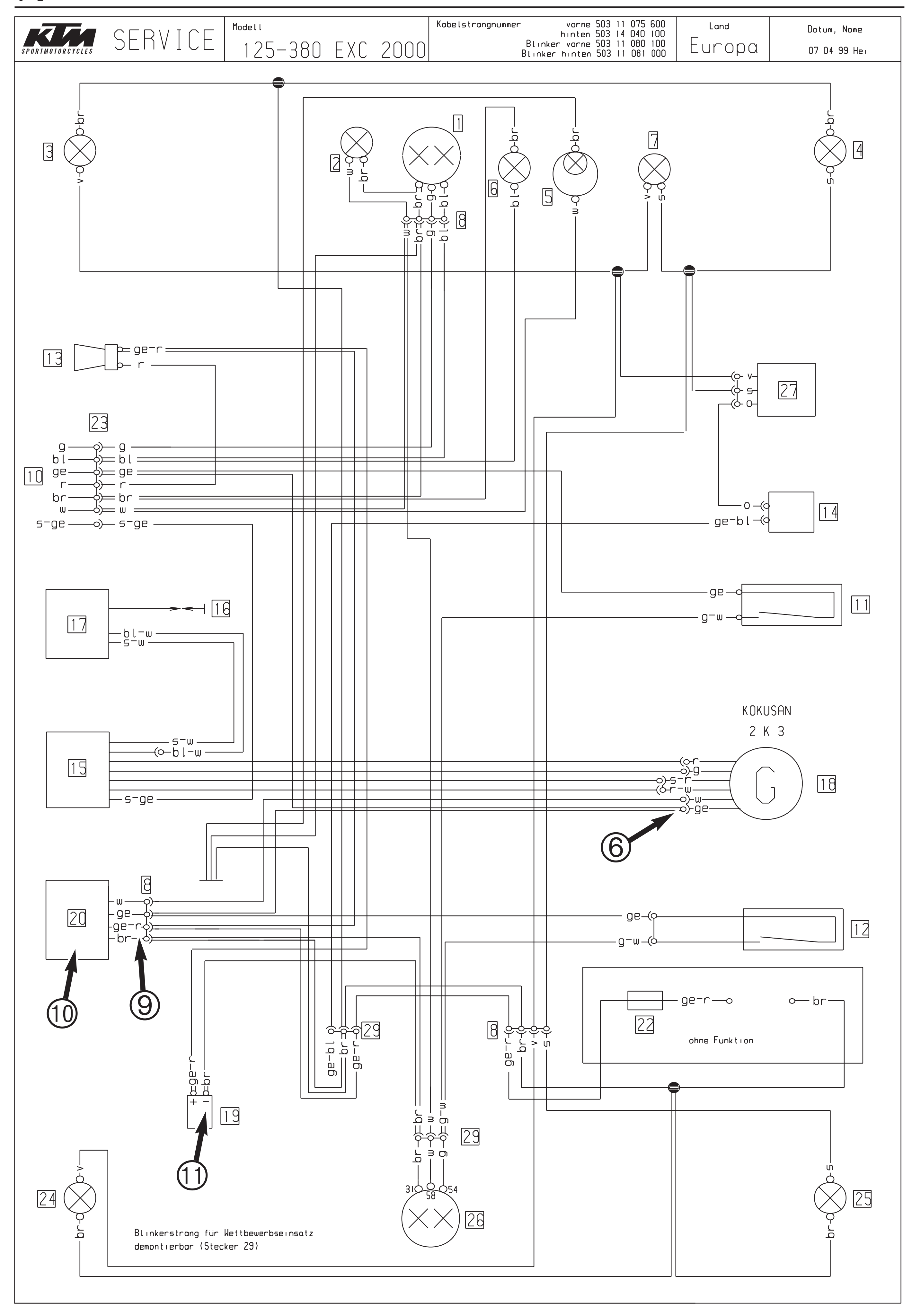


Vérification de la tension primaire ❹ pour la bobine d'allumage; fil bleu/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge 🅡 de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire 🅢 sur le fil bleu/blanc, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❺ étant branchés

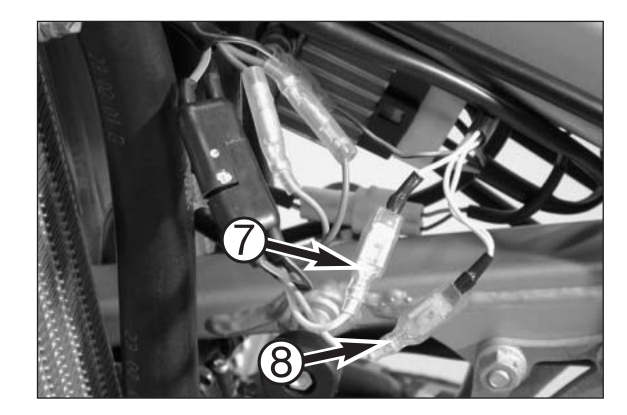
Valeur sur le multimètre : 200 Volts +/- 10 Volts

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.


KTM SPORTMOTORCYCLES SERVICE
Modell
125-380 EXC 2000
Kabelstrangnummer
vorne 503 11 075 600
hinten 503 14 040 100
Blinker vorne 503 11 080 100
Blinker hinten 503 11 081 000
Land
Europa
Datum, Name
07 04 99 Hei
KOKUSAN
2 K 3
ohne Funktion
Blinkerstrang für Wettbewerbseinsatz
demontierbar (Stecker 29)

VALEURS STATIQUES DE LA GÉNÉRATRICE 125-200 EXC (KOKUSAN 2K-3) → 2004

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**




Vérification de la tension à la sortie de la génératrice ❻ entre les fils définis ci-après (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- jaune et marron (masse), la cosse ❼ étant débranchée

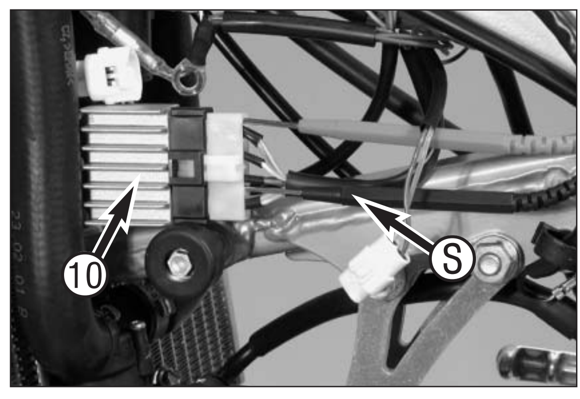
  Valeur sur le multimètre : 19 Volts +/- 2 Volts

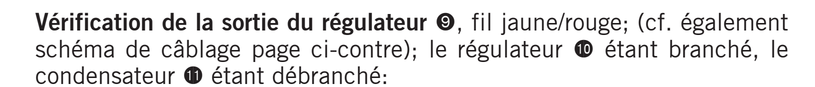
- blanc et marron (masse), la cosse ❽ étant débranchée

  Valeur sur le multimètre : 24 Volts +/- 2 Volts

- effectuer les mêmes deux relevés, les cosses ❼ et ❽ étant respectivement branchées. Les valeurs relevées doivent être les mêmes.

NOTA BENE: La pointe noire de l'adaptateur doit être mise à la masse.

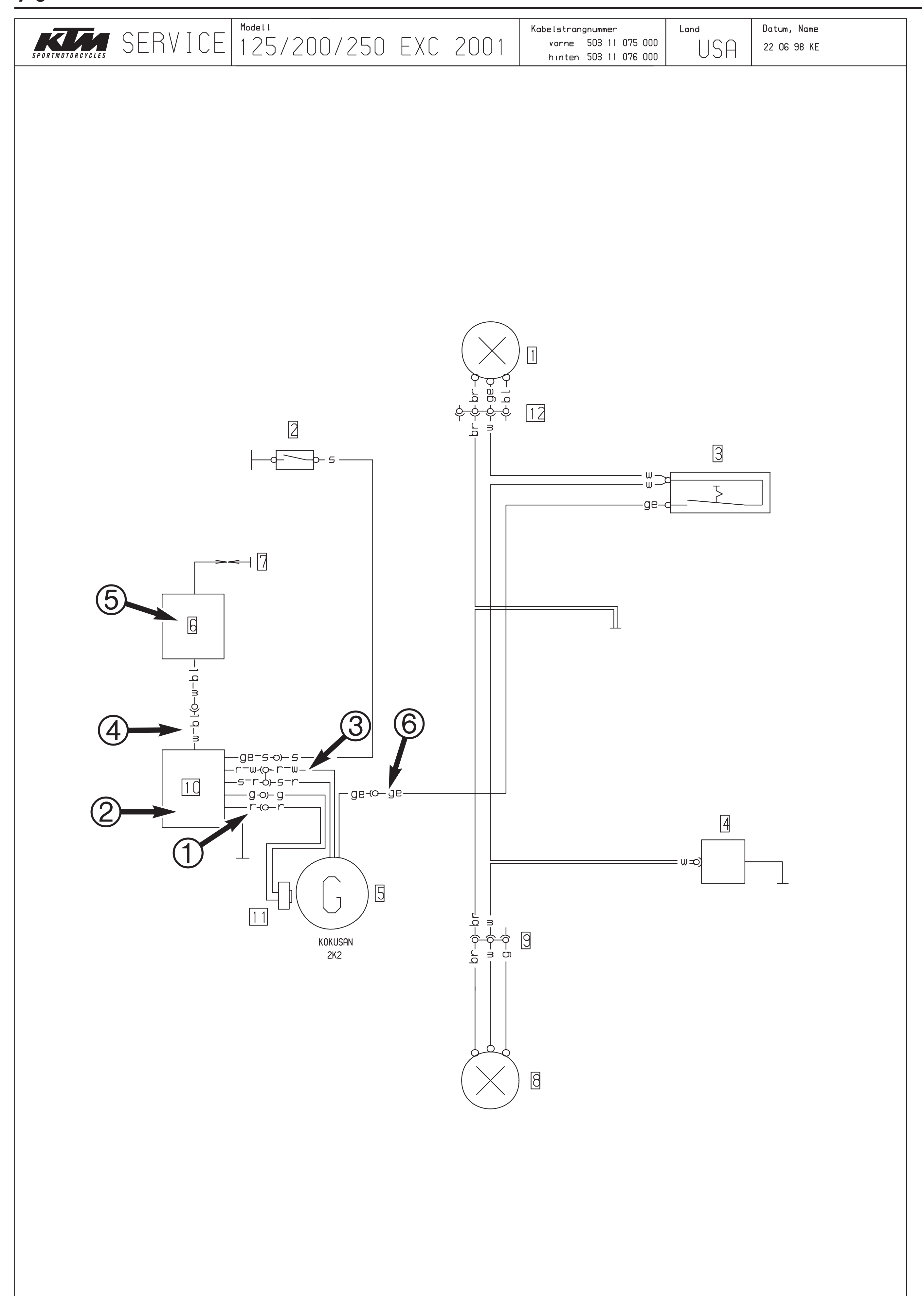



Vérification de la sortie du régulateur ❾, fil jaune/rouge; (cf. également schéma de câblage page ci-contre); le régulateur ❿ étant branché, le condensateur ⓫ étant débranché:

- entre jaune/rouge et marron (masse)

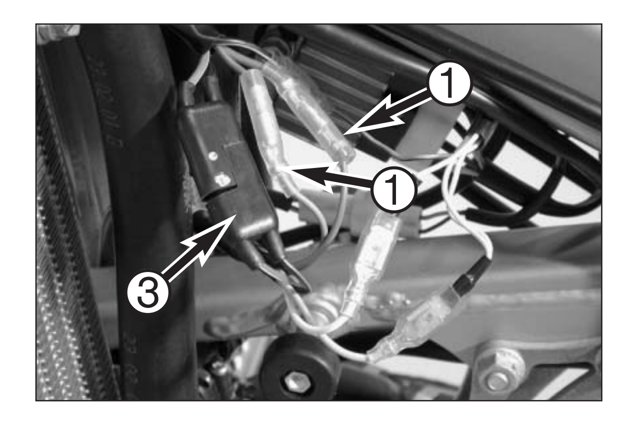
  Valeur sur le multimètre : 14 Volts +/- 1 Volt

NOTA BENE: La pointe noire ❾ de l'adaptateur doit être mise sur le fil marron (masse).


SERVICE
SPORTMOTORCYCLES
Modell
125/200/250 EXC 2001
Kabelstrangnummer
vorne 503 11 075 000
hinten 503 11 076 000
Land
USA
Datum, Name
22 06 98 KE
KOKUSAN
2K2
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
ge
s
r-w
r
s-r
g
br
w
bl

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE ET DE LA GÉNÉRATRICE 125-200 MXC, EXC USA (KOKUSAN 2-2) → 2004

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Vérification du signal de sortie du capteur - 2 fiches ❶, l'une avec un fil vert, l'autre avec un fil rouge (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge; débrancher les deux fiches ❶; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre : 3,5 Volts +/- 1 Volt

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

Valeur sur le multimètre : 2 Volts +/- 0,5 Volt

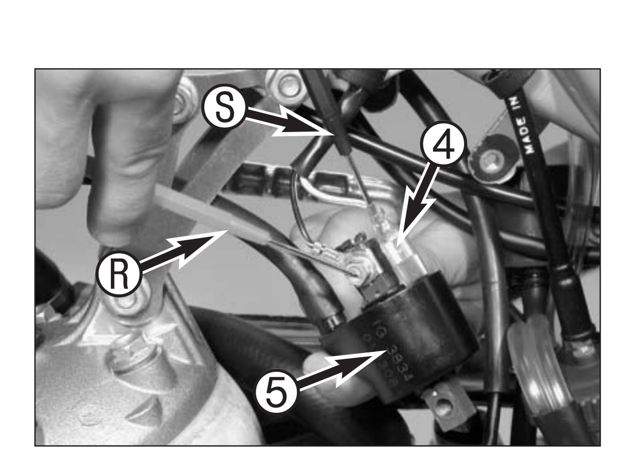
Vérification de la sortie de la bobine de la génératrice servant à charger le condensateur - prise-raccord double ❸ avec les fils noir/rouge et rouge/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❸; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre : 45 Volts +/- 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

Valeur sur le multimètre : 220 Volts +/- 10 Volts



Vérification de la tension primaire ❹ pour la bobine d'allumage; fil bleu/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge 🅡 de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire 🅢 sur le fil bleu/blanc, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❺ étant branchés

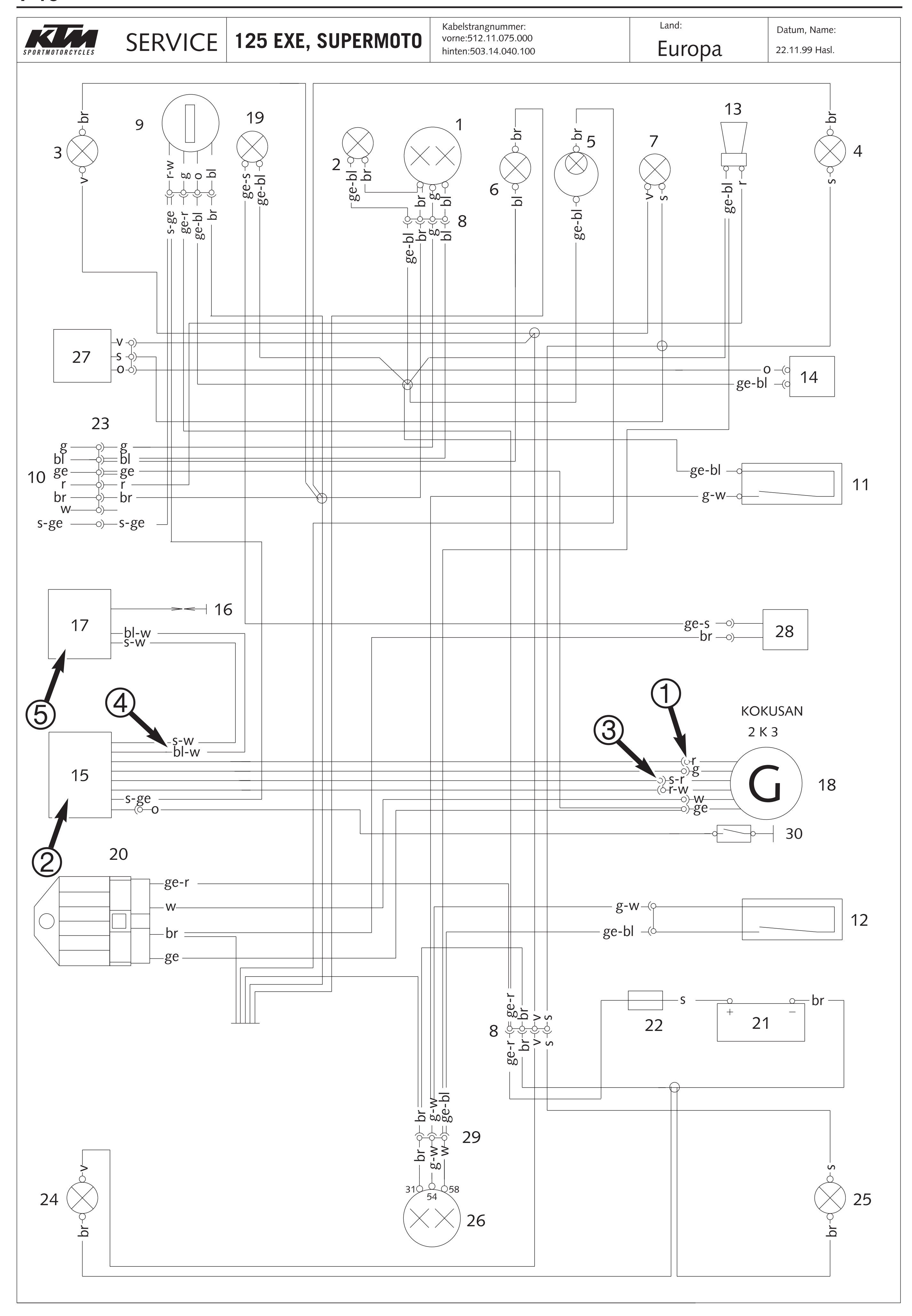
Valeur sur le multimètre : 210 Volts +/- 10 Volts

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.

Vérification de la sortie ❻ pour l'éclairage (cf. schéma de câblage page ci-contre):

- entre les fils jaune et marron (masse), la cosse étant débranchée

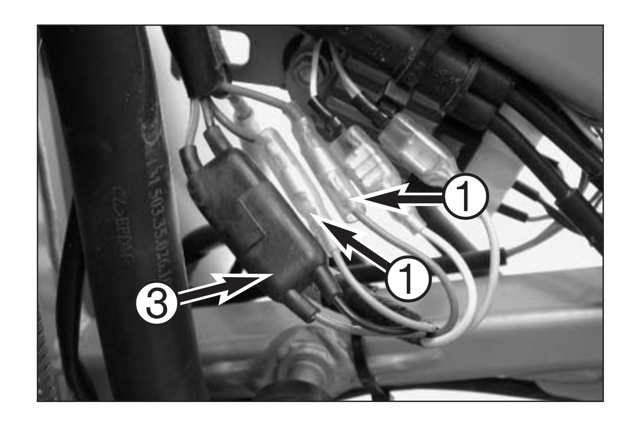
Valeur sur le multimètre : 10,5 Volts +/- 1 Volt



KTM SPORTMOTORCYCLES
SERVICE
125 EXE, SUPERMOTO
Kabelstrangnummer:
vorne:512.11.075.000
hinten:503.14.040.100
Land:
Europa
Datum, Name:
22.11.99 Hasl.
KOKUSAN
2 K 3
G
ge-bl
g-w
ge-s
br
s-w
bl-w
s-r
r-w
s-ge
o
ge-r
w
ge
g
bl
r
v
s
31
54
58
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE 125 EXE / 125 SUPERMOTO (KOKUSAN 2-3) → 2004

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **batterie chargée, contacteur sur position 1 (éclairage sur off)**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Vérification du signal de sortie du capteur - 2 fiches ❶, l'une avec un fil vert, l'autre avec un fil rouge (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge; débrancher les deux fiches ❶; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre : 6 Volts +/- 1 Volt

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

Valeur sur le multimètre : 3 Volts +/- 0,5 Volt

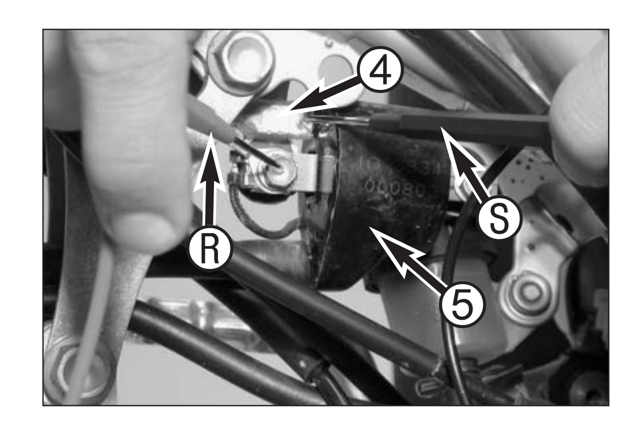
Vérification de la sortie de la bobine de la génératrice servant à charger le condensateur - prise-raccord double ❸ avec les fils noir/rouge et rouge/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❸; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre : 35 Volts +/- 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

Valeur sur le multimètre : 200 Volts +/- 10 Volts

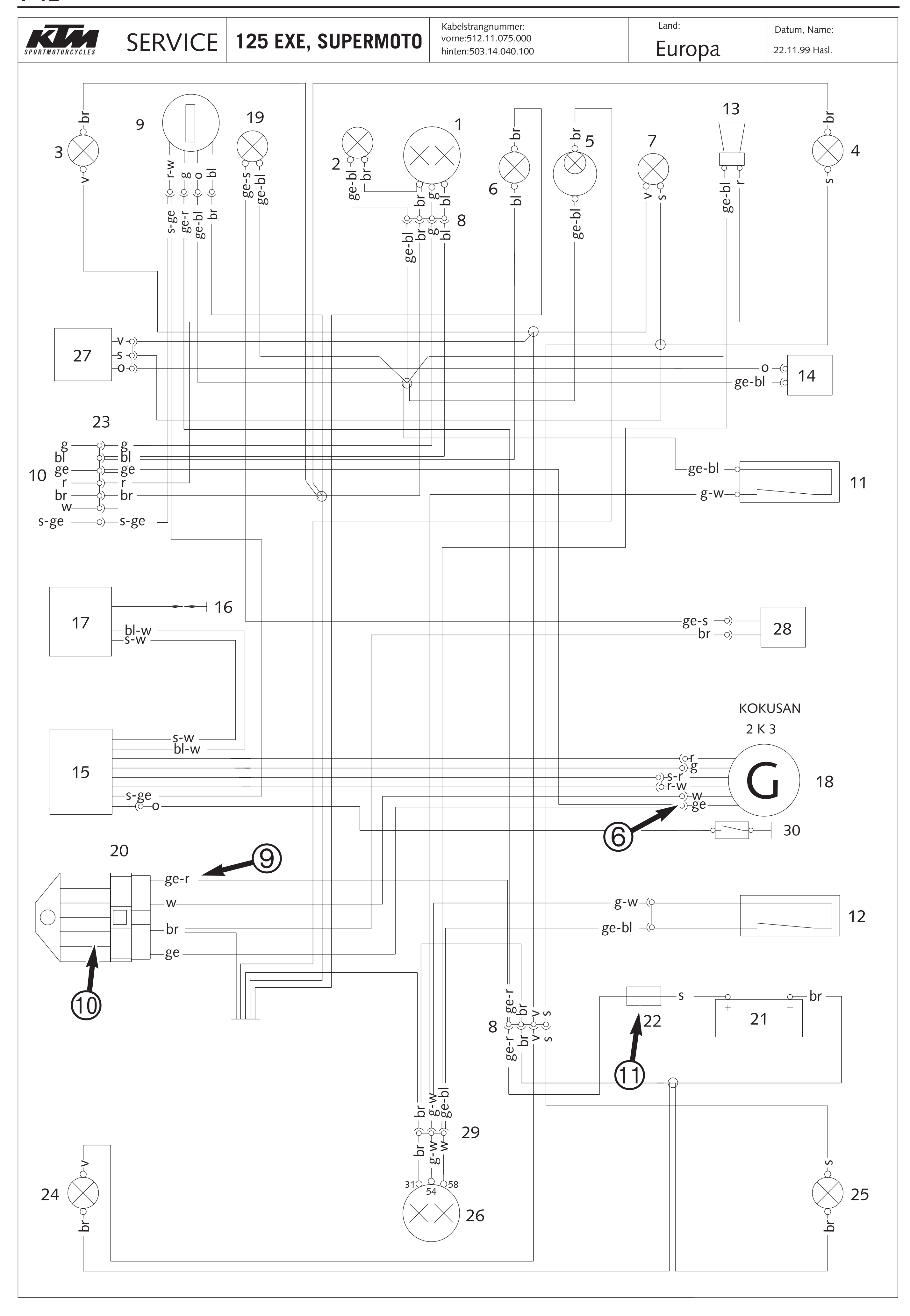


Vérification de la tension primaire ❹ pour la bobine d'allumage; fil bleu/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge 🅡 de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire 🅢 sur le fil bleu/blanc, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❺ étant branchés

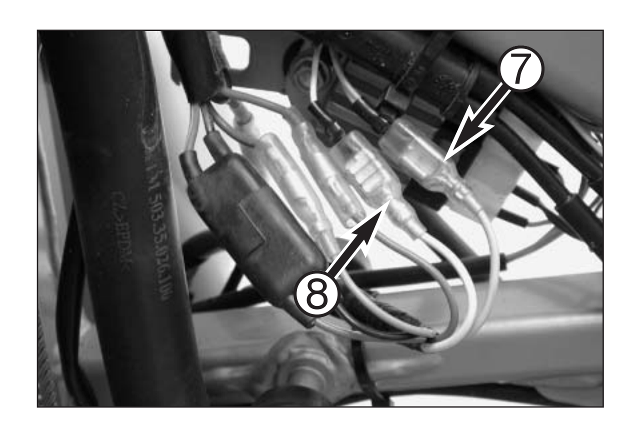
Valeur sur le multimètre : 200 Volts +/- 10 Volts

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.


KTM
SPORTMOTORCYCLES
SERVICE
125 EXE, SUPERMOTO
Kabelstrangnummer:
vorne:512.11.075.000
hinten:503.14.040.100
Land:
Europa
Datum, Name:
22.11.99 Hasl.
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
KOKUSAN
2 K 3
G
ge-bl
g-w
ge-s
br
s-w
bl-w
s-ge
o
r
g
s-r
r-w
w
ge
ge-r
v
s
bl
r-w
g
o
31
54
58
⑥
⑨
⑩
⑪

VALEURS STATIQUES DE LA GÈNÈRATRICE 125 EXE / 125 SUPERMOTO (KOKUSAN 2-3) → 2004

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **batterie chargée, contacteur sur position 1 (éclairage sur off)**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**





Vérification de la tension à la sortie de la génératrice ❻ entre les fils définis ci-après (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

– jaune et marron (masse), la cosse ❼ étant débranchée

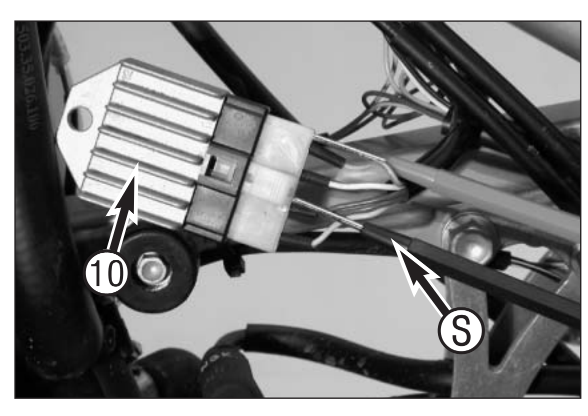
Valeur sur le multimètre : 19 Volts +/- 2 Volts

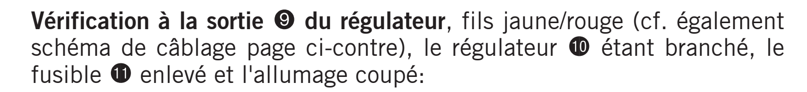
– blanc et marron (masse), la cosse ❽ étant débranchée

Valeur sur le multimètre : 24 Volts +/- 2 Volts

– effectuer les mêmes deux relevés, les cosses ❼ et ❽ étant respectivement branchées. Les valeurs relevées doivent être les mêmes.

NOTA BENE: La pointe noire de l'adaptateur doit être mise à la masse.





Vérification à la sortie ❾ du régulateur, fils jaune/rouge (cf. également schéma de câblage page ci-contre), le régulateur ❿ étant branché, le fusible ⓫ enlevé et l'allumage coupé:

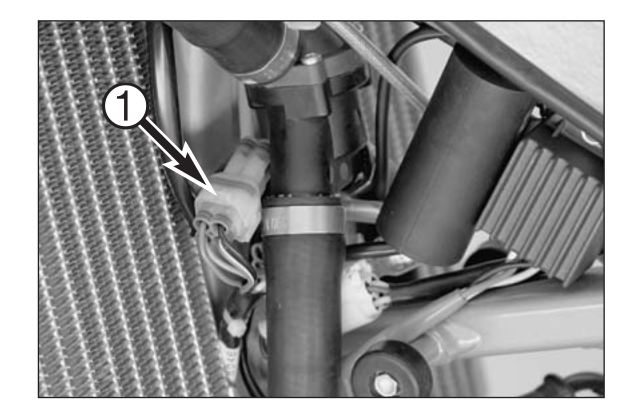
– entre jaune/rouge et marron (masse)

Valeur sur le multimètre : 14 Volts +/- 1 Volt

NOTA BENE: La pointe noire Ⓢ de l'adaptateur doit être mise sur le fil marron (masse).

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE 125/200 SX, SXS, EXC, EXC SIX DAYS (KOKUSAN 2K-1, 2K-3) 2005 →

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Vérification du signal donné par le capteur: prise quatre bornes ❶ avec les fils vert, rouge, noir/rouge et rouge/blanc (voir également schéma de câblage ci-contre):

- Pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge. Débrancher la prise ❶ de manière à déconnecter le boîtier CDI ❷.

Valeur sur le multimètre: 6 Volts ± 1 Volt

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

Valeur sur le multimètre: 3 Volts ± 1 Volt

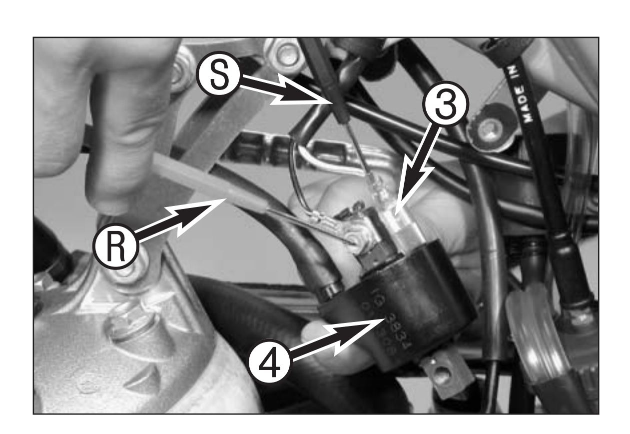
Vérification du courant en sortie du bobinage pour la charge du condensateur: prise quatre bornes ❶ avec les fils vert, rouge, noir/rouge et rouge/blanc (voir également schéma de câblage ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❶; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre: 35 Volts ± 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

Valeur sur le multimètre: 200 Volts ± 10 Volts

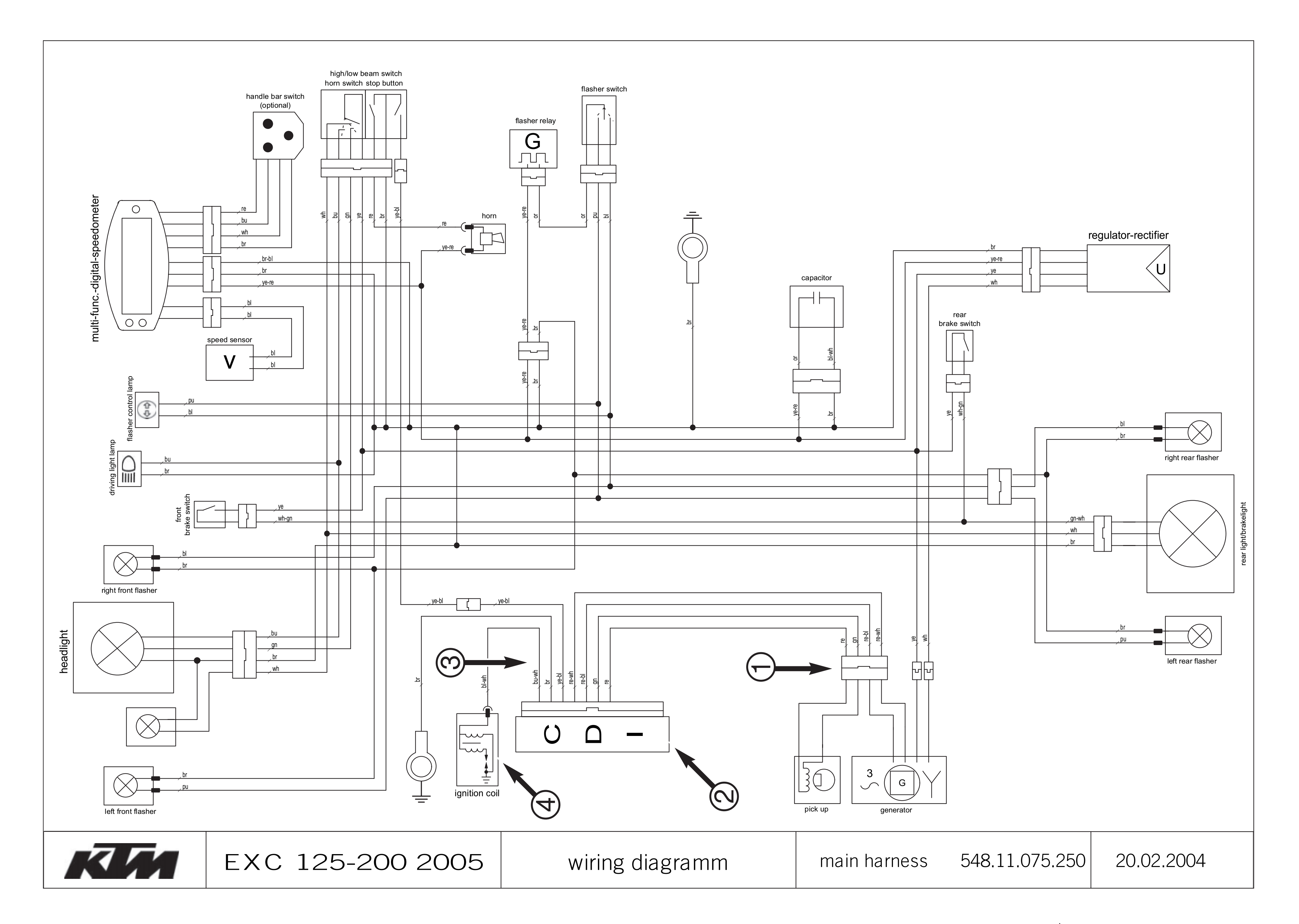


Vérification de la tension primaire ❸ pour la bobine d'allumage; fil blanc/bleu (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge Ⓡ de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire Ⓢ sur le fil blanc/bleu, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❹ étant branchés

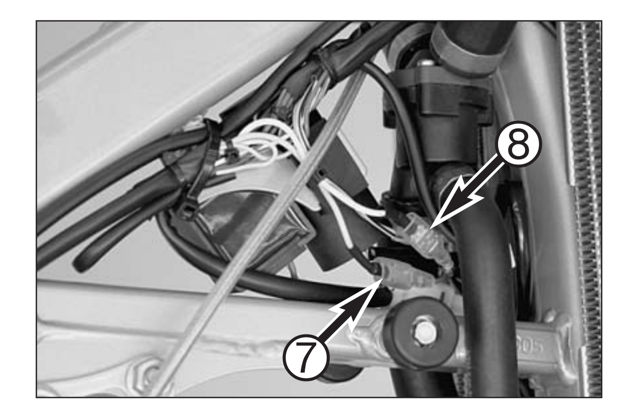
Valeur sur le multimètre: 200 Volts ± 10 Volts

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.


handle bar switch (optional)
high/low beam switch
horn switch stop button
flasher relay
flasher switch
horn
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
regulator-rectifier
capacitor
rear brake switch
flasher control lamp
driving light lamp
front brake switch
right rear flasher
rear light/brakelight
right front flasher
headlight
left rear flasher
ignition coil
C D I
pick up
generator
left front flasher
1
2
3
4
EXC 125-200 2005
wiring diagramm
main harness
548.11.075.250
20.02.2004

VALEURS STATIQUES DE LA GÉNÉRATRICE 125/200 EXC, EXC SIX DAYS (KOKUSAN 2K-3) 2005 →

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Vérification de la tension à la sortie de la génératrice ❻ entre les fils définis ci-après (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- jaune et marron (masse), la cosse ❼ étant débranchée

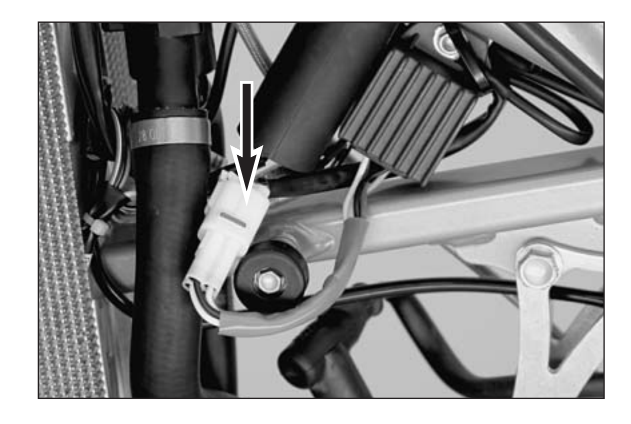
  Valeur sur le multimètre: 19 Volts ± 2 Volts

- blanc et marron (masse), la cosse ❽ étant débranchée

  Valeur sur le multimètre: 24 Volts ± 2 Volts

- effectuer les mêmes deux relevés, les cosses ❼ et ❽ étant respectivement branchées. Les valeurs relevées doivent être les mêmes.

NOTA BENE: La pointe noire de l'adaptateur doit être mise à la masse.



Vérification de la sortie du régulateur ❾, fil jaune/rouge; (cf. également schéma de câblage page ci-contre); le régulateur ❿ étant branché, le condensateur ⓫ étant débranché:

- entre jaune/rouge et marron (masse)

  Valeur sur le multimètre: 14 Volts ± 1 Volt

NOTA BENE:
- La pointe noire de l'adaptateur doit être mise sur le fil marron (masse).

KTM

EXC 125-200 2005

wiring diagramm

main harness

548.11.075.250

20.02.2004

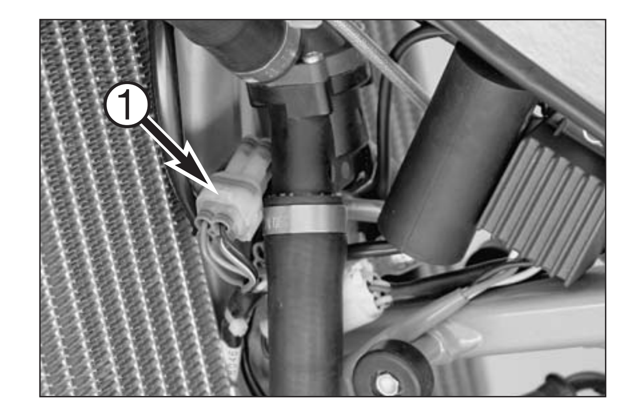
headlight
left front flasher
right front flasher
driving light lamp
flasher control lamp
multi-func.-digital-speedometer
front brake switch
speed sensor
handle bar switch (optional)
high/low beam switch
horn switch
stop button
ignition coil
CDI
horn
flasher relay
flasher switch
capacitor
pick up
generator
rear brake switch
regulator-rectifier
left rear flasher
rear light/brakelight
right rear flasher

6
7
8
9
10
11

Art.-Nr. 3.206.031-F

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE ET DE LA GÉNÉRATRICE 125/200 EXC USA (KOKUSAN 2K-2) 2005
VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE ET DE LA GÉNÉRATRICE 200 XC / XC-W (KOKUSAN 2K-2) 2006

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Vérification du signal donné par le capteur: prise quatre bornes ❶ avec les fils vert, rouge, noir/rouge et rouge/blanc (voir également schéma de câblage ci-contre):

- Pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge. Débrancher la prise ❶ de manière à déconnecter le boîtier CDI ❷.

  Valeur sur le multimètre: 3,5 Volts ± 1 Volt

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

  Valeur sur le multimètre: 2 Volts ± 0,5 Volt

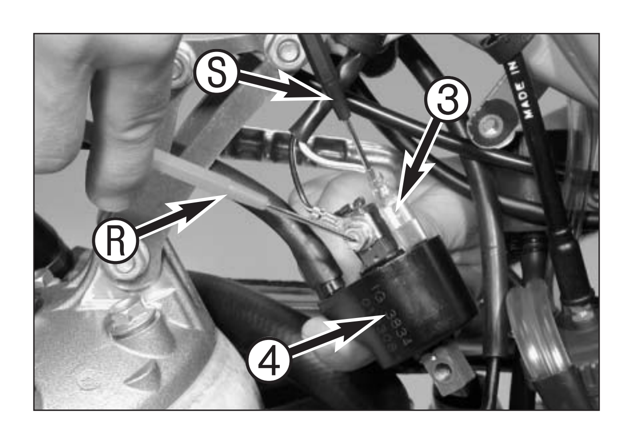
Vérification de la sortie de la bobine de la génératrice servant à charger le condensateur - prise-raccord double ❸ avec les fils vert, rouge, noir/rouge et rouge/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❸; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

  Valeur sur le multimètre: 45 Volts ± 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

  Valeur sur le multimètre: 220 Volts ± 10 Volts



Vérification de la tension primaire ❸ pour la bobine d'allumage; fil blanc/bleu (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge 🅡 de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire 🅢 sur le fil blanc/bleu, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❹ étant branchés

  Valeur sur le multimètre: 210 Volts ± 10 Volts

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.

Vérification du courant pour l'éclairage (ne concerne pas la 200 XC) en sortie de la génératrice ❺ (cf. schéma de câblage page ci-contre).

- entre les fils jaune et marron (masse), la cosse étant débranchée

  Valeur sur le multimètre: 10,5 Volts ± 1 Volt

KTM

EXC-USA 200 05

wiring diagramm

main harness

548.11.075.000

20.02.2004

headlight

multi-func.-digital-speedometer

speed sensor

handle bar switch (optional)

light switch

stop switch

ignition coil

CDI

bu-wh
br
ye-bl
re-wh
re-bl
gn
re

pick up

generator

regulator-rectifier

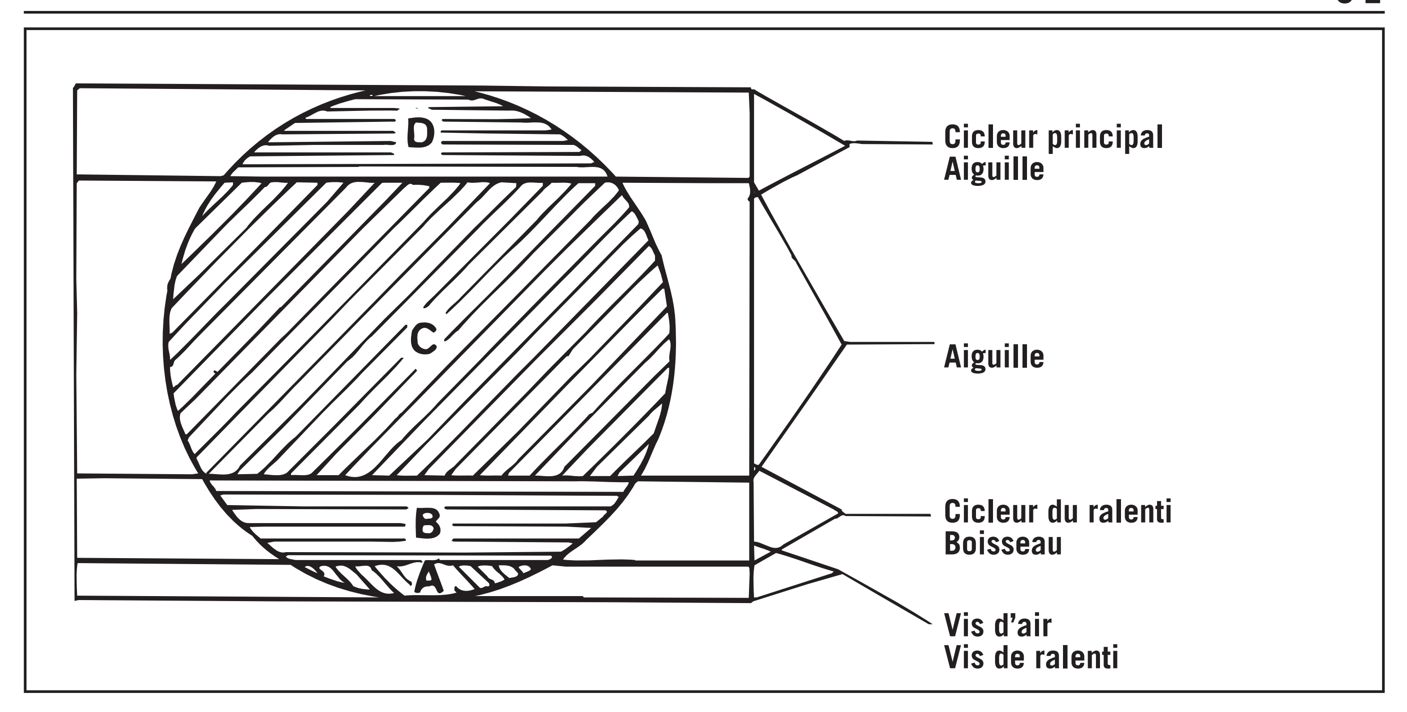
rear light/brakelight

① ② ③ ④ ⑤

Art.-Nr. 3.206.031-F

SYSTÈME DU CARBURANT 8

SOMMAIRE

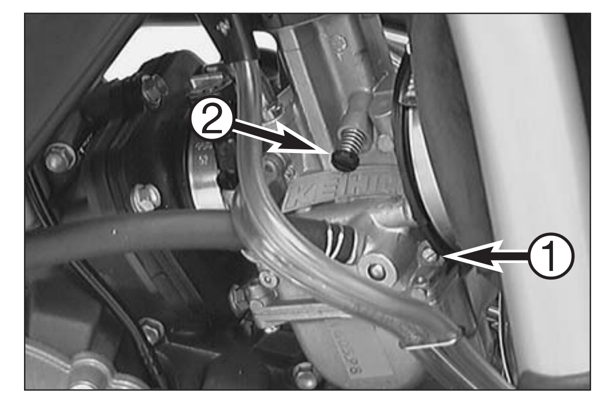


Mélange trop pauvre:

Il y a trop peu d'essence par rapport à la quantité d'air

Mélange trop riche:

Il y a trop d'essence par rapport à la quantité d'air.



Ralenti A

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis d'air ❶ et de la vis de ralenti ❷. Les réglages s'effectuent seulement lorsque le moteur est chaud.
Lors de cette opération réduire notablement le régime de ralenti du moteur en jouant sur la vis de ralenti. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on fait augmenter le régime; quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on baisse le régime. Au moyen de la vis d'air, rechercher le régime le plus régulier (réglage de base de la vis d'air: dévissée de 1,5 tour; 1,25 EXE et Supermoto). Quand ce régime est atteint, dévisser la vis de ralenti pour revenir à un régime moins rapide.

Montée en régime B

Comportement du moteur lorsqu'on ouvre le boisseau. Ce comportement dépend du gicleur de ralenti et de la coupe du boisseau. Si malgré un bon réglage du ralenti et du régime intermédiaire le moteur ne prend pas ses tours de manière franche et qu'il fume beaucoup, et si d'autre part la puissance arrive de manière brutale à haut régime, c'est que le carburateur est réglé trop riche, que le niveau de cuve est trop haut ou que le pointeau ne fait pas étanchéité.

Régime intermédiaire C

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se fait sur un rythme de 4-temps ou avec un manque de puissance, il faut descendre l'aiguille d'un cran. Si le moteur cliquette à l'accélération, en particulier au régime de puissance maximale, il faut monter l'aiguille.
Si les symptômes décrits précédemment apparaissent en bas du régime intermédiaire, il faut régler plus pauvre la plage de ralenti en cas de rythme de 4-temps et la régler plus riche en cas de cliquettement.

Pleine ouverture D

Fonctionnement lorsque le boisseau est ouvert complètement (pleins gaz). Ce fonctionnement est influencé par le gicleur principal et l'aiguille. Si l'isolant d'une bougie neuve est très clair ou blanc après que le moteur a fonctionné quelques instants à plein régime, ou si le moteur cliquette, il faut monter un gicleur principal plus gros. Si l'isolant est marron foncé ou couvert de suie, il faut mettre un gicleur plus petit.

Réglage du carburateur

Principe concernant le réglage de base du carburateur

Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d'environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l'air d'environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu'on en trouve en Europe, c'est-à-dire d'un indice d'octane de 98 (125) / 95 (200).

Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant : 1:40 - 1:60

Généralités concernant les modifications de réglage

Le réglage de série sert toujours de référence. On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

RÈGLE GÉNÉRALE:

Température ou altitude élevée	⇨	il faut appauvrir le mélange air/essence
Température basse ou altitude peu élevée	⇨	il faut enrichir le mélange air/essence

⚠ ATTENTION ⚠

– N'employer que du supercarburant (indice d'octane 125: ROZ / 200: ROZ 95) mélangé à une huile 2-temps de qualité. Ne pas employer de carburant contenant du méthanol, de l'alcool ou des additifs à base d'alcool. Un tel carburant peut endommager le moteur et amène l'extinction de la garantie.
– Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque.
– Un manque d'huile provoque une usure prématurée dú moteur. Trop d'huile provoque un dégagement de fumée et l'encrassement de la bougie.
– Lorsqu'on appauvrit le mélange, il faut procéder avec précaution et descendre dans les gicleurs point par point, afin d'éviter que le moteur chauffe et serre.

NOTA BENE: Si, malgré le réglage effectué, le moteur ne tourne pas correctement, il faut rechercher la cause au niveau de la mécanique et vérifier l'allumage.

Usure du carburateur

En raison des vibrations du moteur, le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille s'usent. Cette usure crée des dysfonctionnements, par exemple un enrichissement du mélange. C'est pourquoi il faut changer ces pièces au bout de 100 heures d'utilisation. Le corps du carburateur, le porte-gicleur et le guide du boisseau doivent être changés toutes les 200 heures.

Aiguille	Boisseau ouvert	Effect
NOZ C	0 – 1/4	
NOZ D	0 – 1/4	⊖
NOZ E	0 – 1/4	⊖⊖
NOZ F	0 – 1/4	⊖⊖⊖
NOZ G	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖
NOZ H	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖⊖
NOZ I	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖⊖⊖

Explication du tableau - Exemple

Pour une position du boisseau située entre „ferme“ et „ouvert de 1/4“, l' aiguille NOZ F donne en mélange plus pauvre de 2 points par rapport à l'aiguille NOZ D. Pour les autres positions d'ouverture, il n'y a pas de differénce.

NOZ F	0 – 1/4	⊖⊖

Aiguille	Boisseau ouvert	Effect
R 1466D	0 – 1/4	
R 1467D	0 – 1/4	⊖
R 1468D	0 – 1/4	⊖⊖
R 1469D	0 – 1/4	⊖⊖⊖
R 1470D	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖
R 1471D	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖⊖

Explication du tableau - Exemple

Pour une position du boisseau située entre „ferme“ et „ouvert de 1/4“, l' aiguille R 1469D donne en mélange plus pauvre de 2 points par rapport à l'aiguille R 1467D. Pour les autres positions d'ouverture, il n'y a pas de differénce.

R 1469D	0 – 1/4	⊖⊖

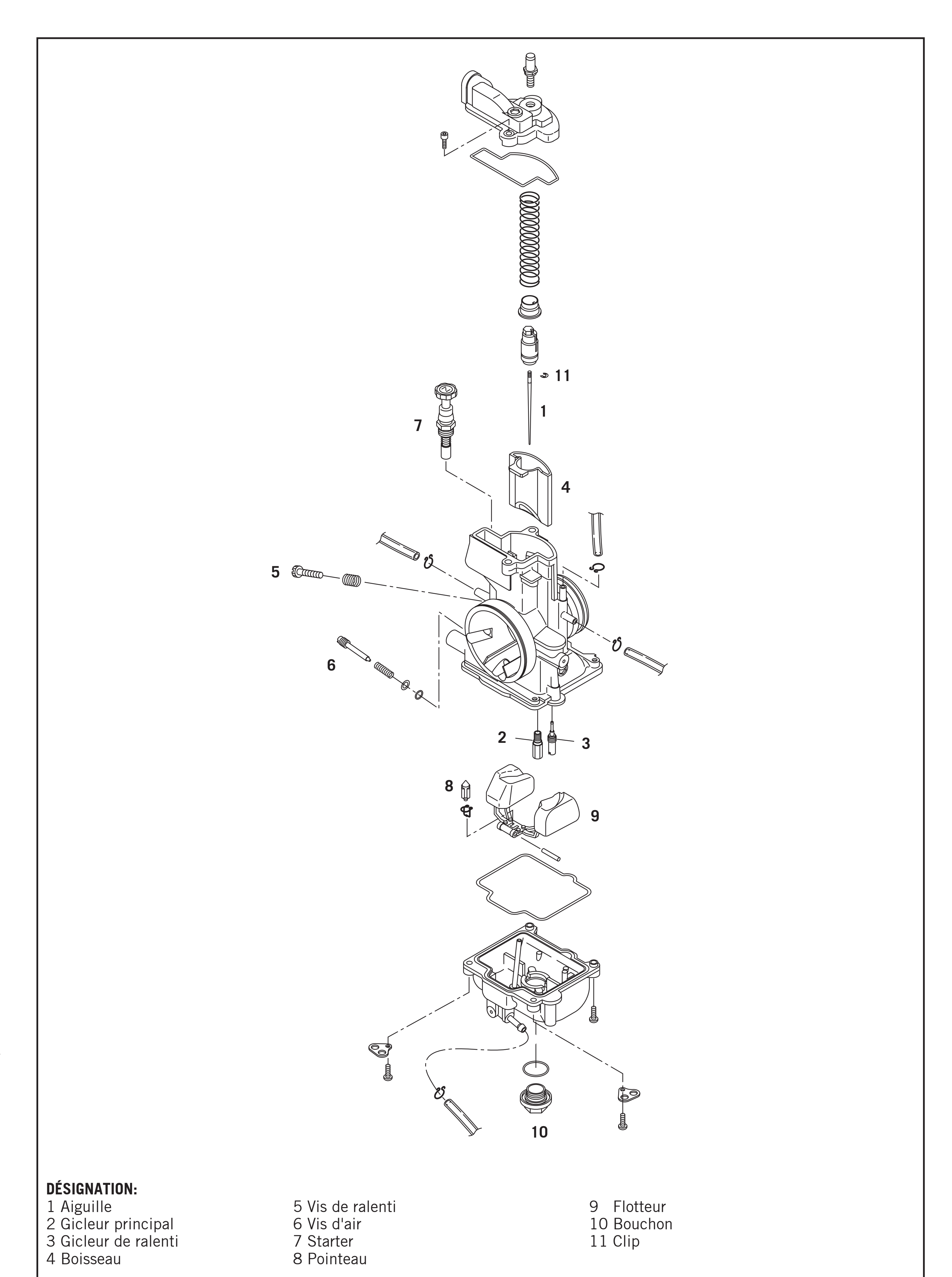
Aiguille	Boisseau ouvert	Effect
R 1466G	0 – 1/4	
R 1467G	0 – 1/4	⊖
R 1468G	0 – 1/4	⊖⊖
R 1469G	0 – 1/4	⊖⊖⊖
R 1470G	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖

Explication du tableau - Exemple

Pour une position du boisseau située entre „ferme“ et „ouvert de 1/4“, l' aiguille R 1469G donne en mélange plus pauvre de 2 points par rapport à l'aiguille R 1467G. Pour les autres positions d'ouverture, il n'y a pas de differénce.

R 1469G	0 – 1/4	⊖⊖

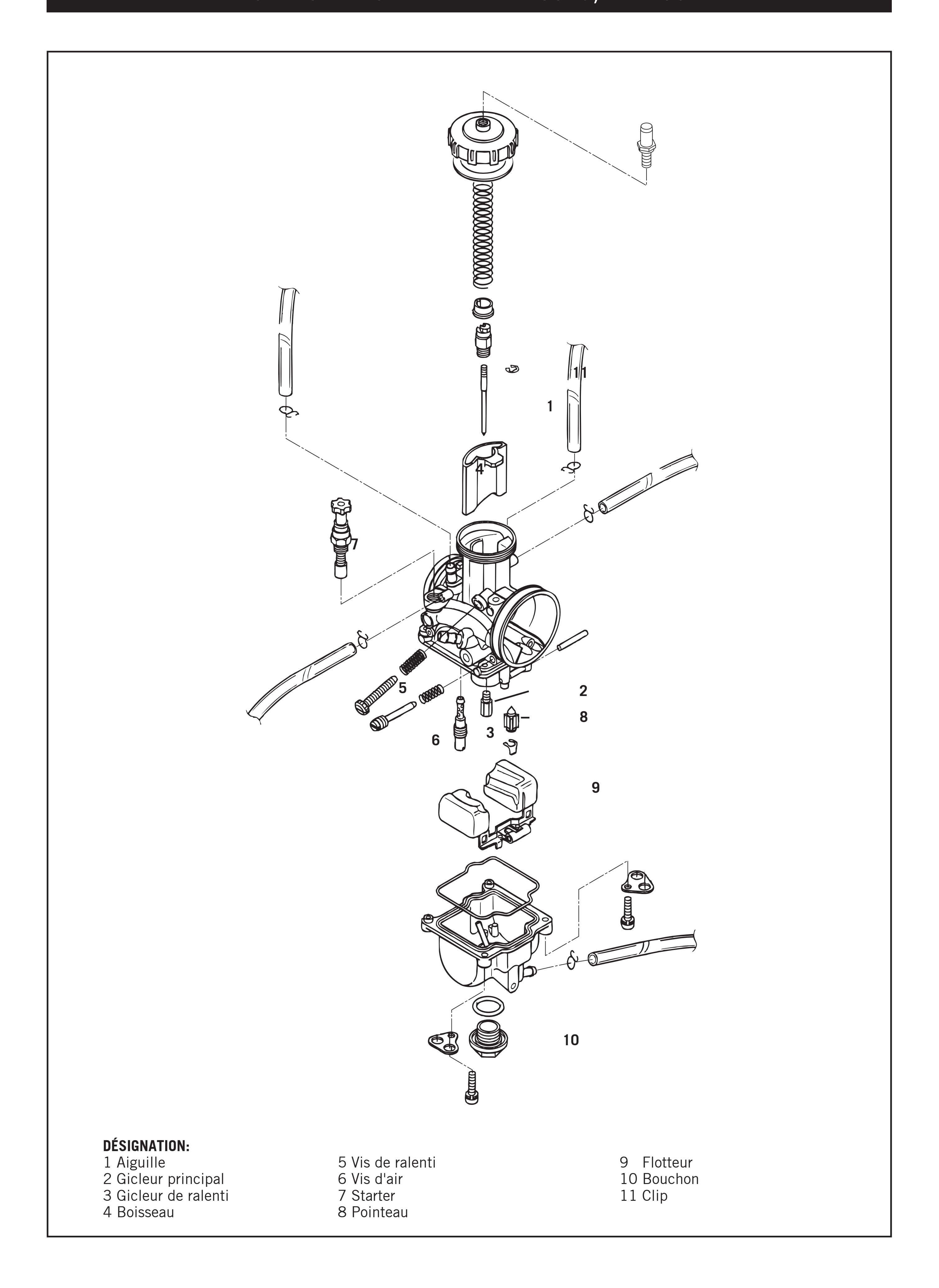
CARBURATEUR KEIHIN PWK 36S AG



DÉSIGNATION:

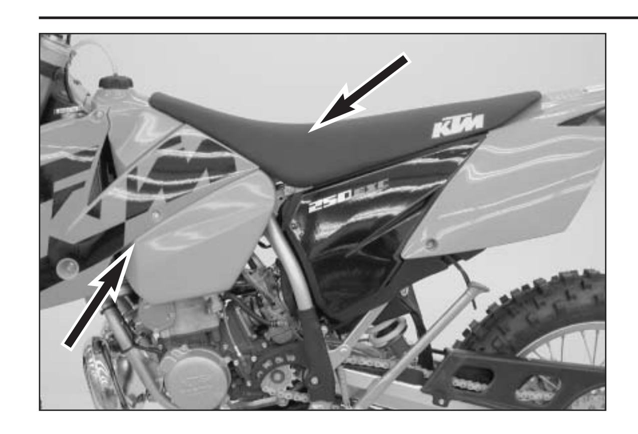
1 Aiguille
2 Gicleur principal
3 Gicleur de ralenti
4 Boisseau
5 Vis de ralenti
6 Vis d'air
7 Starter
8 Pointeau
9 Flotteur
10 Bouchon
11 Clip

CARBURATEUR KEIHIN PWK 38AG, PWK 39



DÉSIGNATION:

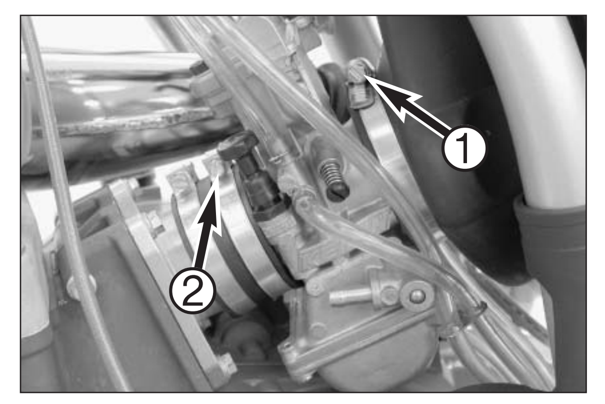
1 Aiguille
2 Gicleur principal
3 Gicleur de ralenti
4 Boisseau
5 Vis de ralenti
6 Vis d'air
7 Starter
8 Pointeau
9 Flotteur
10 Bouchon
11 Clip



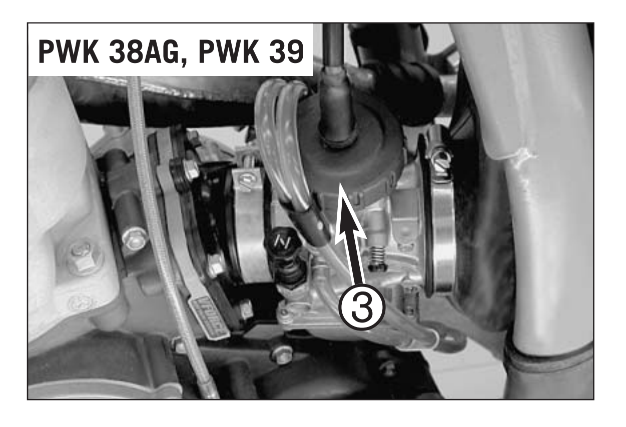
Dépose et pose du carburateur

NOTA BENE: Il faut nettoyer à fond la machine avant de travailler sur le carburateur.

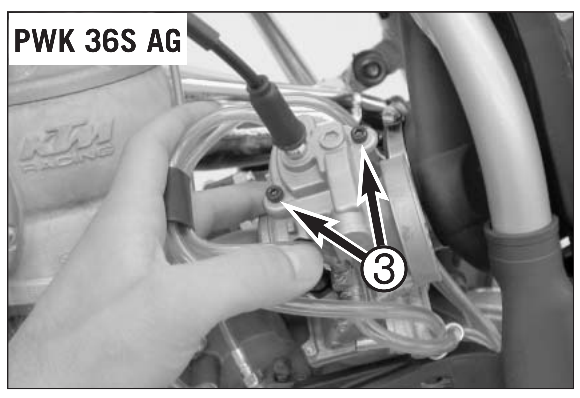
– Déposer la selle et le réservoir avec les déflecteurs.



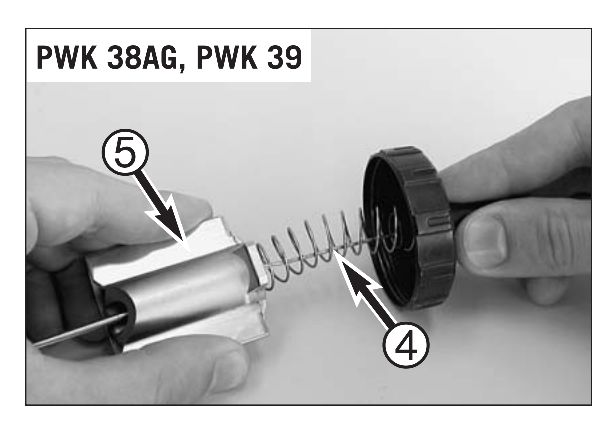
– Desserrer les 2 colliers ❶ et ❷ et sortir le carburateur des pipes.



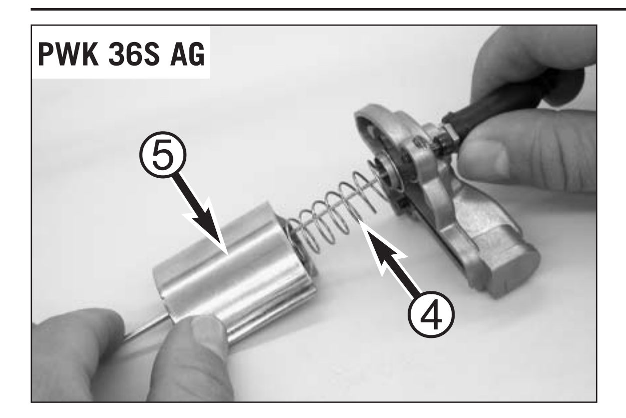
– Dévisser le chapeau ❸ du carburateur et le déposer avec le boisseau.



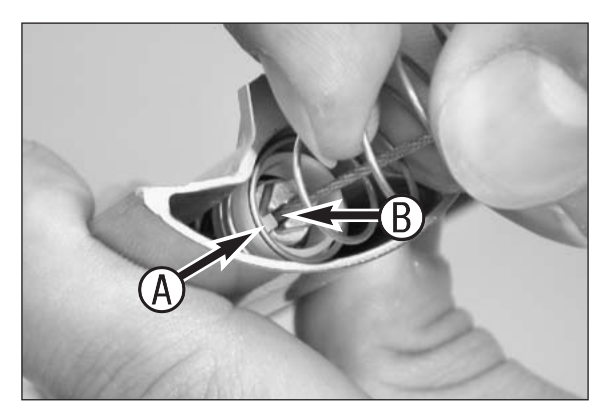
– Enlever les 2 vis ❸ et retirer le chapeau du carburateur avec le boisseau.



– Comprimer le ressort ❹ et décrocher du boisseau ❺ le câble de gaz.



– Comprimer le ressort ❹ et décrocher du boisseau ❺ le câble de gaz.

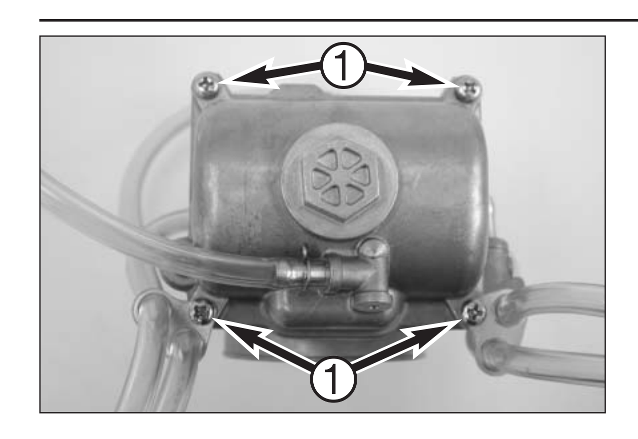


– Lors du remontage il faut faire attention à ce que le doigt Ⓐ sur la coupelle pour le ressort prenne sa place dans la gorge Ⓑ de l'embout.

– A la pose, enfiler le carburateur dans les manchons et fixer avec deux colliers. Veillez à ce que le carburateur soit bien vertical et ne touche pas le carter.

– Poser le réservoir et la selle.
– Mettre les tuyaux de mise à l'air du carburateur dans la bonne position.

– Faire démarrer le moteur et vérifier que le carburateur fonctionne bien. Tourner le guidon à fond à gauche et à droite ; le régime moteur ne doit alors pas augmenter. Si ce n'est pas le cas, il faut vérifier comment le câble de gaz a été passé.

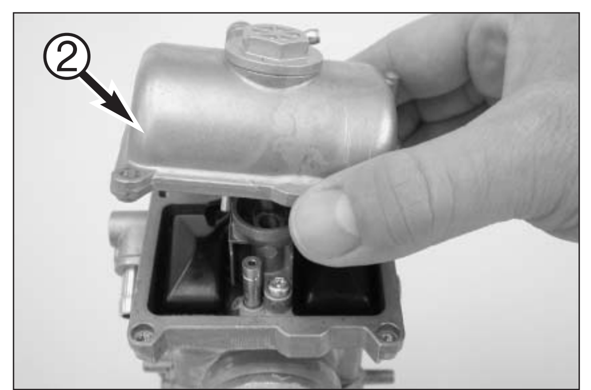


Démontage du carburateur

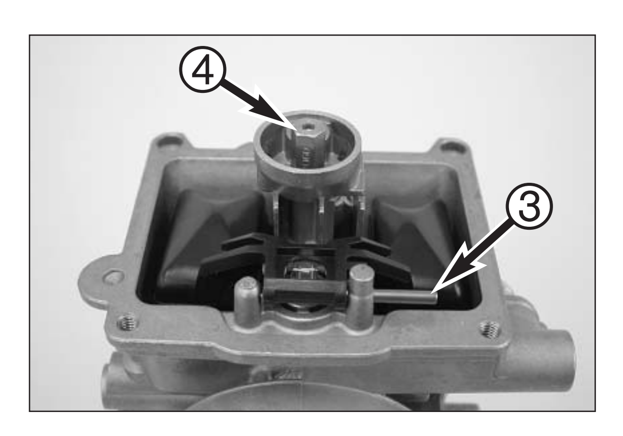
NOTA BENE: Avant de commencer à démonter le carburateur il faut s'assurer que le plan de travail est propre. De plus il doit être suffisamment vaste pour permettre de disposer toutes les pièces que l'on démonte.

– Déposer la selle et le réservoir avec les déflecteurs.

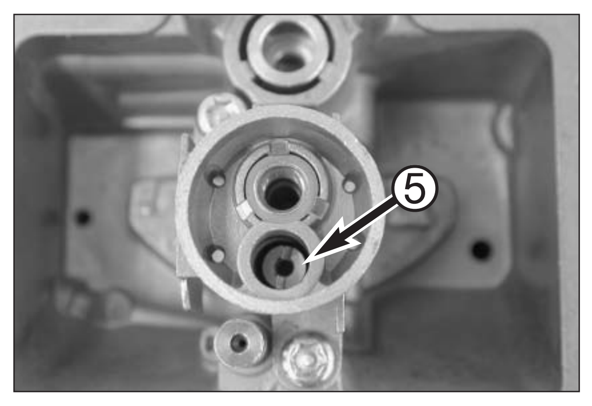
– Enlever les 4 vis ❶ de la cuve et déposer tous les tuyaux de mise à l'air.



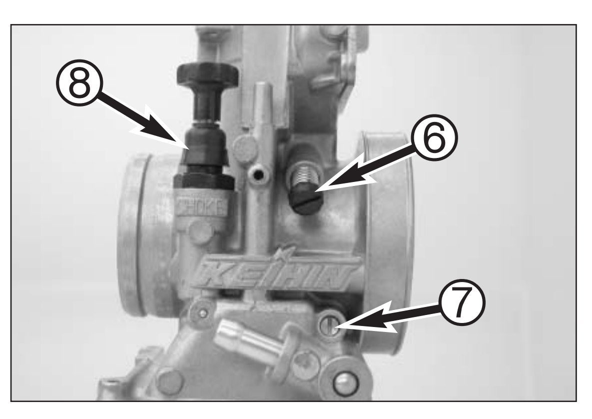
– Déposer la cuve ❷.



– Sortir l'axe du flotteur ❸ et déposer le flotteur et le pointeau.
– Retirer le gicleur principal ❹.



– Enlever le gicleur de ralenti ❺.

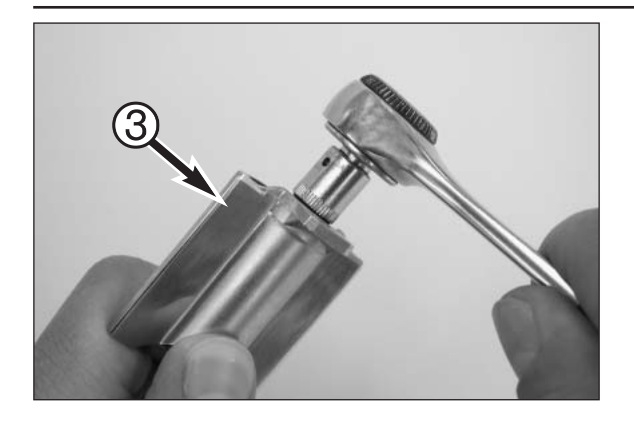


– Enlever la vis de ralenti ❻ avec son ressort.
– Visser la vis de richesse ❼ jusqu'en butée et noter le nombre de tours que l'on a ainsi vissé.

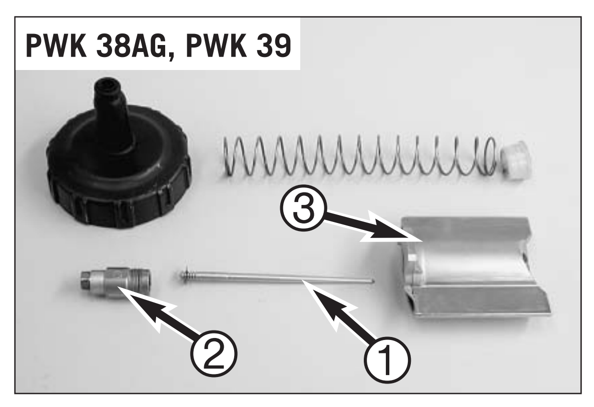
PWK 36S AG:
– Dévisser la vis de richesse et la retirer ainsi que le ressort, la rondelle et le joint torique.

PWK 38 AG, PWK 39AG:
– Dévisser la vis de richesse et la retirer ainsi que le ressort.

– Dévisser le piston de starter ❽.



– Pour pouvoir retirer l'aiguille ❶ il faut retirer l'embout ❷ se trouvant dans le boisseau ❸.

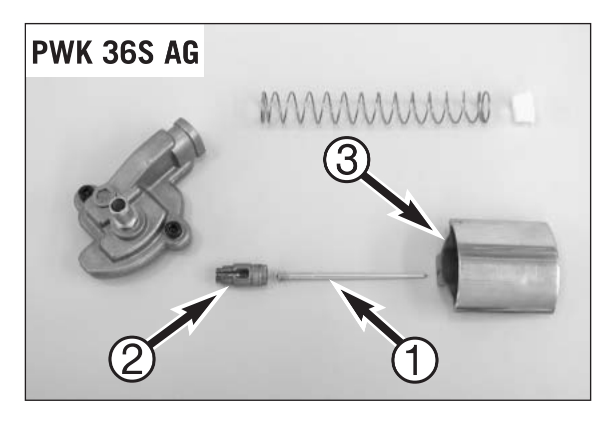


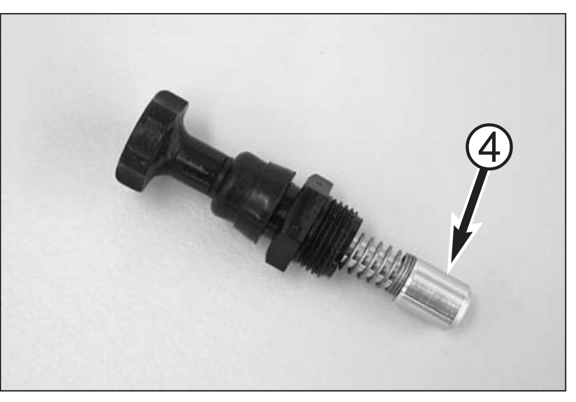
Contrôle de l'aiguille et du boisseau

Aiguille:
Ne doit être ni usée ni tordue.

Boisseau:
Ne doit être ni usé ni abîmé.

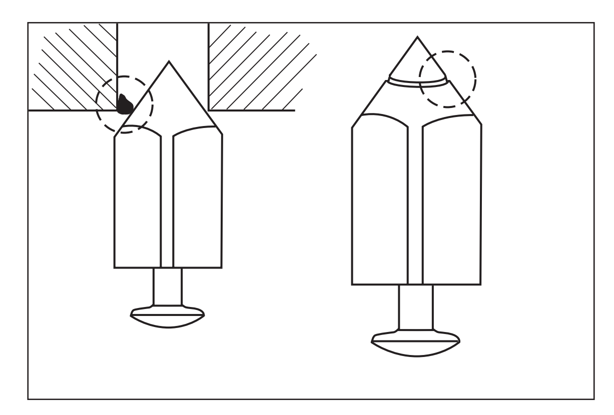
NOTA BENE: En raison des vibrations du moteur, le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille s'usent. Cette usure crée des dysfonctionnements, par exemple un enrichissement du mélange. C'est pourquoi il faut changer ces pièces au bout de 100 heures d'utilisation. Le corps du carburateur, le porte-gicleur et le guide du boisseau doivent être changés toutes les 200 heures.





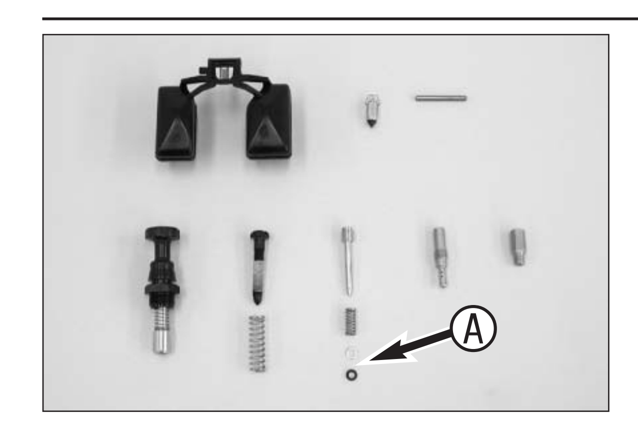
Contrôle du piston de starter

Le piston de starter ne doit pas coincer.
Le piston ❹ ne doit présenter ni rayures ni dépôts.



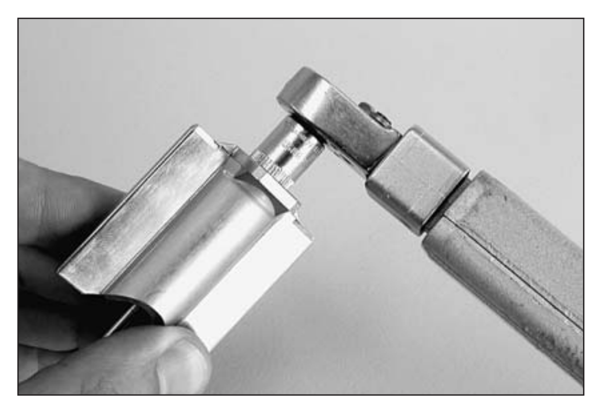
Contrôle du pointeau

Vérifier que le pointeau n'est pas marqué.
Il ne doit pas y avoir de saleté entre le pointeau et son siège.



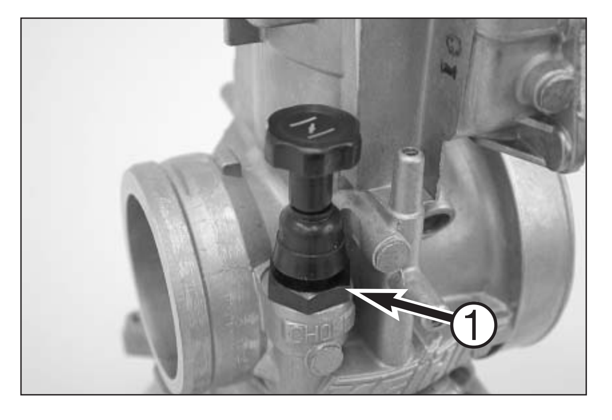
Contrôle des gicleurs et des joints

- Nettoyer tous les gicleurs et buses et toutes les pièces à fond et les souffler à l'air comprimé.
- Nettoyer le corps du carburateur et souffler dans tous les passages à l'air comprimé.
- Vérifier l'état de tous les joints et les remplacer si nécessaire.
- Les pièces Ⓐ (rondelle et joint torique) n'existent que sur le carburateur PWK 36S AG.

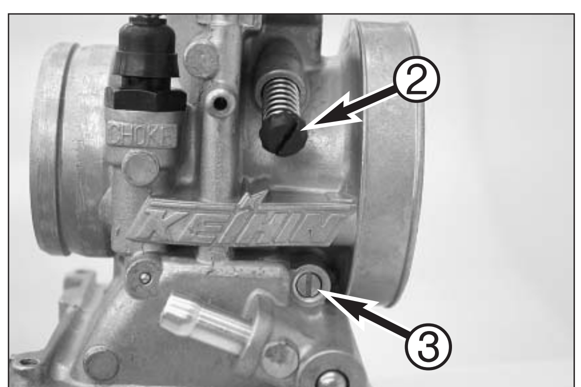


Assemblage du carburateur

- Enfiler dans le boisseau l'aiguille avec le clip, visser la tête et la serrer à 4 Nm.



- Monter le starter ❶ et l'actionner plusieurs fois. Vérifier qu'il coulisse bien. Vérifier de plus s'il prend bien dans son cran.

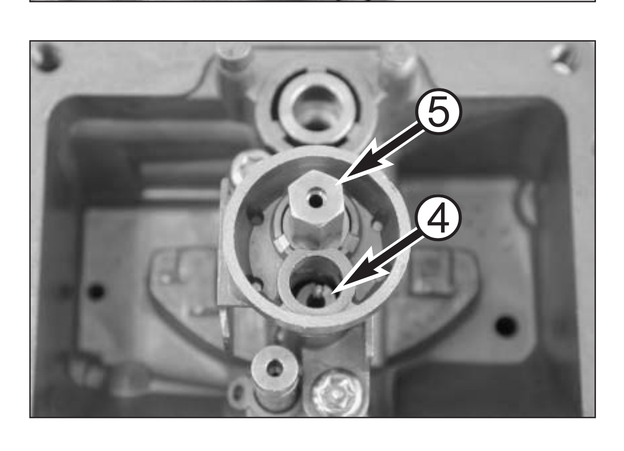


- Monter la vis de ralenti ❷ avec son ressort.

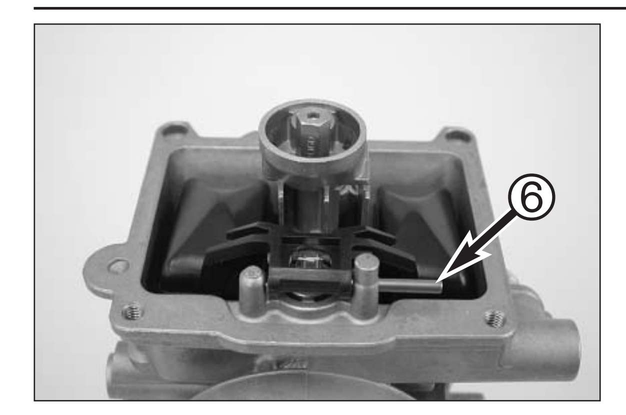
PWK 36S AG:
- Enfiler sur la vis de richesse ❸ le ressort, la rondelle et le joint torique puis visser la vis de richesse en place jusqu'en butée.

PWK 38 AG, PWK 39AG:
- Enfiler le ressort sur la vis de richesse ❸ et visser celle-ci jusqu'en butée.
- Desserrer alors la vis de richesse du nombre de tours que l'on a noté au démontage.

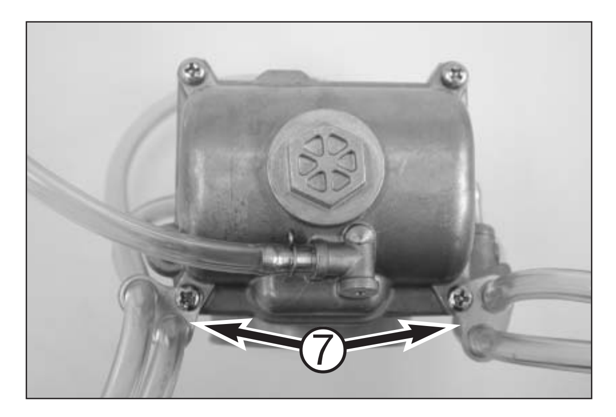
NOTA BENE: Pour le réglage de base du carburateur, voir „Caractéristiques techniques“.



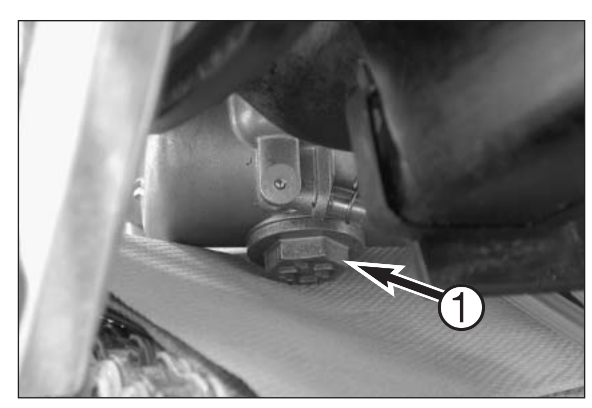
- Mettre le gicleur de ralenti ❹ et le gicleur principal ❺.



– Mettre en place le flotteur et le pointeau et monter l'axe de flotteur ❻.
– Vérifier le niveau de cuve.

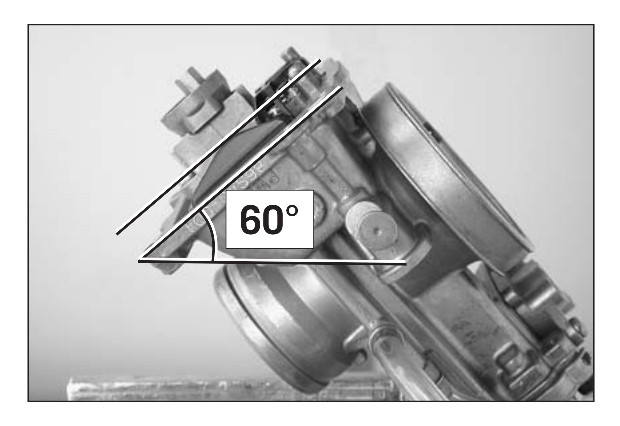


– Mettre tous les tuyaux de mise à l'air et positionner les pattes ❼.
– Monter la cuve avec les pattes.



Vidange de la cuve de carburateur

– Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur pour absorber l'essence qui va couler.
– Retirer le bouchon ❶, laisser l'essence s'écouler et nettoyer le bouchon à l'air comprimé.
– Puis monter le bouchon avec son joint. Le serrer à 4 Nm. Ouvrir le robinet d'essence et vérifier l'étanchéité de la cuve.



Contrôle du niveau de cuve

– Mettre le carburateur Keihin en biais (environ 60°) de manière a ce que le ressort du pointeau ne soit pas écrasé.
– Dans cette position le bord du flotteur doit être parallèle au plan de joint de la cuve (Cf. Illustration).

RECHERCHE DE PANNES 9

SOMMAIRE

RECHERCHE DE PANNES

Si les révisions préconisées pour votre machine sont effectuées régulièrement, aucune panne ne doit se produire. Si toutefois un problème devait surgir, il est conseillé d'en chercher l'origine en s'aidant du tableau ci-après.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir le robinet d'essence, mettre le contact, mettre du carburant, Position du starter à tres chaud
	Durite bouchée	Fermer le robinet, débrancher la durite au niveau du carburateur, la mettre au-dessus d'un récipient et ouvrir le robinet. – si l'essence coule, il faut nettoyer le carburateur – si l'essence ne coule pas, vérifier la mise à l'air du éservoir et éventuellement nettoyer le robinet
	L'écartement des électrodes est trop important	Réduire l'écartement (0,60 mm)
	La bougie est grasse, encrassée, mouillée ou perlée	Nettoyer ou remplacer la bougie
	Le fil de bougie ou le capuchon est abîmé	Démonter la bougie, remettre le fil, tenir la bougie à la masse sur le moteur et actionner le kick. Il doit y une belle étincelle. – si elle ne jaillit pas, débrancher le capuchon et mettre le bout du fil à environ 5 mm de la masse. – si l'étincelle jaillit, c'est le capuchon qu'il faut changer. – sinon, vérifier l'allumage.
	Le fil de masse est abîmé, le bouton de masse	Débrancher le fil jaune-noir au niveau de la bobine et vérifier l'étincelle. Si elle est bonne, réparer le fil, le contacteur ou le bouton de masse.
	Les raccords électriques tiennent mal	Vérifier les raccords
	L'étincelle est trop faible	Vérifier l'allumage
	Il y a de l'eau dans le carburateur ou les gicleurs sont bouchés	Démonter le carburateur pour le nettoyer
Le moteur n'a pas de ralenti	Mauvais réglage de la vis de ralenti	Régler la vis, éventuellement la remplacer
	L'allumage est endommagé	Vérifier l'allumage
	Usure du moteur	Refaire le moteur
Le moteur n'a pas assez de puissance	La fibre de verre n 'est pas assez tassée dans les pots d'échappement	Remplacer la fibre de verre
	Le filtre à air est mal mis	Nettoyer ou remplacer la cartouche
	Le clapet à l'échappement est déréglé	Vérifier le clapet, la tige et la commande centrifuge
	L'arrivée d'essence est en partie bouchée, le carburateur marche mal	Souffler dans la durite et nettoyer le carburateur
	Perte de compression en raison d'une bougie mal serrée	Serrer la bougie
	L'échappement est enfoncé ou défectueux	Vérifier l'échappement, le changer si nécessaire
	Le moteur a trop peu d'avance à l'allumage	Vérifier l'allumage, le régler

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'a pas assez de puissance	Les languettes du clapet n'ont plus d'élasticité ou sont abîmées; l'étanchéité du clapet ne se fait plus	Remplacer les languettes ou le clapet
	Usure du moteur	Refaire le moteur
	Avance électronique défectueuse	Faire vérifier l'allumage
Le moteur ne monte pas en régime et prend un rythme de quatre-temps	Le carburateur déborde parce que le niveau est réglé trop haut ou que le pointeau est encrassé ou usé	Nettoyer le carburateur, remplacer éventuellement le pointeau et régler le niveau
	Les gicleurs se dévissent	Resserrer les gicleurs
Le moteur a des ratés à haut régime	La bougie n'a pas le bon indice thermique ou est de mauvaise qualité	Employer une bougie selon les „Caractéristiques techniques“
	Mauvais capuchon de bougie ou capuchon défectueux	Vérifier le capuchon ou le remplacer (cf. l'allumage)
	Les raccords électriques de l'allumage tiennent mal ou sont oxydés	Vérifier les raccords, assurer l'étanchéité avec du silicone
Il y a des retours au carburateur	Manque de carburant	Nettoyer la durite, le carburateur et vérfier la mise à l'air du réservoir
	La bougie n'a pas la bonne valeur thermique	Monter la bonne bougie (cf . “Caractéristiques techniques“)
	Le moteur a une prise d'air	Serrer les fixations du cylindre et du carburateur. Vérifier si la pipe d'admission n 'est pas fêlée.
Le moteur chauffe de trop	Pas assez de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide et purger le circuit
	Circuit de refroidissement mal au pas purgé	Purger le circuit
	Les ailettes du radiateur sont encrassées	Nettoyer les ailettes au jet
	Formation de mousse dans le circuit de refroidissement	Changer le liquide contre un liquide antigel et anticorrosif de marque
	Croc dans une durite d'eau	Changer la position
	Mauvais point d'allumage car les fixations du stator ou du socle se sont desserrées	Régler le point d'allumage et freiner les vis à la Loctite 243
	Valeur “X“ non respectée	Corriger la valeur “X“
Fumée blanche (vapeur d'eau à l'échappement)	Défaut d'étanchéité de la culasse ou joint torique défectueux	Eprouver la culasse: changer le joint torique
L'huile de boîte sort par le tuyau de mise à l'air	Il y a trop d'huile dans la boîte	Il faut rectifier le niveau
	Joint spi de la pompe à eau ou joint spi droit de l'embiellage défectueux	Changer le joint spi, vidanger l'huile, vérifier le liquide de refroidissement
Toutes les ampoules grillent	Régulateur défectueux	Vérifier le régulateur

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 10

SOMMAIRE

SOMMAIRE

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 125 / 200 '99

Moteur	125 SX	125 EXC	125 EGS	200 MXC	200 EXC, EGS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission				
Cylindrée	124,8 ccm			193 ccm	
Alésage/Course	54,25 / 54 mm			64 / 60 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 98 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè			Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè	
Mélange	1:40 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Shell Advance Racing X). En cas de doute contacter votre importateur.				
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux				
Tête de bielle	roulement à aiguilles				
Pied de bielle	roulement à aiguilles				
Piston	piston moulé				
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression			
Valeur "X" bord supérieur piston - bord supérieur cylindre	0,60 mm			0,55 mm	
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh			1,6 mm (17 °) avant pmh	
Bougie	NGK R 6918-B8			NGK BR 8 EG	
Ecartement des électrodes	0,60 mm				
Valeur "Z" hauteur de la valve a l'echappement	42 mm			46 mm	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73				
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Shell HF - E15)				
Boîte	à crabots, 6 rapports				
Rapports de boîte					
1 ére	13 : 32	12 : 33		13 : 32	12 : 33
2 éme	15 : 30	15 : 31		15 : 30	15 : 31
3 éme	17 : 28	17 : 28		17 : 28	17 : 28
4 éme	19 : 26	19 : 26		19 : 26	19 : 26
5 éme	21 : 25	21 : 25		21 : 25	22 : 25 / 17:19
6 éme	22 : 24	20 : 20		22 : 23	22 : 20
Huile de boîte	0,7 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)				
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne 5/8 x 1/4"				
Liquide de refroidissiment	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C				
Allumage	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-2	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12 V 110 W	12 V 110 W	12 V 40 W	12 V 110 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau				
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe				

JEUX ET TOLERANCES – MOTEUR

Piston/Cylindre	125 = 0,06 mm 200 = 0,085 mm
Jeu à la coupe du segment	max. 0,40 mm
Bielle jeu radial	0,025–0,035 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,2 – 0,4 mm
Ressorts embrayage	neufs = 39 mm, longueur minimum = 38 mm

EPAISSEUR DES JOINTS

Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Cylindre récepteur d'embrayage	0,30 / 0,50 / 0,75 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase livrables	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm
Culasse	1,10 mm + joint torique

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR

Vis à épaulement – culasse	M 7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M 8	30 Nm
Écrou du volant	M 12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 16x1,5	180 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	120 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Bougie	M 14x1,25	20 Nm
Ecrou axe de bras oscillant	M 14x1,5	100 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

	125 SX, EXC USA 125 EGS AUSTRALIEN	125 SX, EXC EUROPA	125 EGS	200 MXC, EXC USA	200 EXC EUROPA	200 EGS	200 EGS AUSTRALIEN
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39
Numero de régulage	120598	160598	130598	140598	170598	150598	140598
Cicleur principal	190 (188/192/195)	190 (188/192/195)	150 (188/190/192/195)	180 (175/178/182/185)	180 (175/178/182/185)	180 (175/178/182/185)	180 (175/178/182/185)
Cicleur de ralenti	48 (45/50)	48 (45/50)	45 (48/50)	45 (42/48)	45 (42/48)	45 (42/48)	45 (42/48)
Cicleur de starter	85	85	85	85	85	85	85
Aiguille	NOZH (NOZF/NOZG/NOZI)	NOZF (NOZG/NOZH/NOZI)	R1471J (NOZF/NOZG/NOZH/NOZI)	NOZH (NOZG/NOZI)	NOZG (NOZH/NOZI)	R1472J (NOZG/NOZH/NOZI)	NOZH (NOZG/NOZI)
Position de l'aiguille	III	III	IV	III	II	IV	III
Boisseau	6	6	6	6	6	6	6
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	–	–	–	butée boisseau 36mm	butée boisseau 36mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 125 SX / EXC / EGS, 200 MXC / EXC / EGS '99

	125 SX	125 EXC	125 EGS	200 MXC	200 EXC	200 EGS
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène					
Fourche	WP Extreme	Fourche télescopique Marzocchi Magnum 45 (Code 91)				
Débattement avant/arrière	280 / 320 mm	285 / 320 mm				
Suspension arrière	Amortisseur central WP **P**rogressive **D**amping **S**ystem, bras oscillant en alliage léger					
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante					
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante					
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21" 51M 1,0 bar –	90/90 - 21" 54R 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21" 54R 1,0 bar 1,5 bar	80/100 - 21" 51M 1,0 bar –	90/90 - 21" 54R 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21" 54R 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	100/90 - 19" 57M 1,0 bar –	120/90 - 18" 65R 1,0 bar 2,0 bar	120/90 - 18" 65R 1,0 bar 2,0 bar	100/100 - 18" 59M 1,0 bar –	120/90 - 18" 65R 1,0 bar 2,0 bar	120/90 - 18" 65R 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	9,5 litre	9,5 or 12 litre	12 litre	9,5 or 12 litre	9,5 or 12 litre
Démultiplication secondaire	13:50	13:50	14:38	14:48	14:48	14:38
Chaîne	5/8 x 1/4 "					
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52					
Angle de la colonne de direction	63°					
Empattement	1461 ± 10 mm					
Hauteur de selle à vide	925 mm					
Garde au sol à vide	385 mm					
Poids à vide	92 kg	96 kg	100 kg	96 kg	97 kg	101 kg

REGLAGES DE BASE - FOURCHE

	Marzocchi 91	WP 918T767
Amortissement à la compress.	15	12
Amortissement à la détente	15	12
Ressort	4,0 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	10 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	140 mm	150 mm
Volume d'huile par bras	ca. 600 ccm	ca. 750 ccm
Qualité d'huile	SAE 7.5	SAE 5

NOTA BENE: Les éléments d'amortissement contenus dans les bras droit et gauche sont différents. Ne pas les intervertir lors d'une réparation ou de travaux d'entretien.

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218T711	WP 1218T713
Amortissement à la compress.	5	6
Amortissement à la détente	14	14
Ressort	PDS2–250	PDS1–250
Précontrainte du ressort	5 mm	6 mm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE

Vis broche avant	M 10	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant (Marzocchi)	M 6	7 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant (WP Extreme)	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1.5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1.5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	40 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 125 EXE / 125 Supermoto 2000

Moteur	**125 EXE**
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission
Cylindrée	124,8 cm^3
Alésage/Course	54,0 / 54,5 mm
Carburant	carburant sans plomb d'au moins 91 d'indice d'octane
Graissage moteur	graissage séparé
Huile moteur	Shell Advance Ultra 2 ou huile 2 temps destinée à un mélange à 1/50 ou au graissage séparé
Roulements d'embiellage	2 roulement à billes
Tête de bielle	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles
Piston	piston moulé
Segment	2 segments de compression
Bougie	NGK BR8 HS
Ecartement des électrodes	0,60 mm
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Shell HF - E15)
Boîte	à crabots, 6 rapports
Rapports de boîte 1 ére 2 éme 3 éme 4 éme 5 éme 6 éme	 12 : 33 15 : 31 17 : 28 19 : 26 21 : 25 22 : 24
Huile de boîte	0,7 litre d'huile de boîte SAE-80W (Shell Advance Gear EP)
Pignons livrables	14 pour chaîne 5/8 x 1/4"
Liquide de refroidissement	0,8 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C
Allumage Générateur	Kokusan digital 2K-3 12 V 110 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe
Réservoir d'huile	capacité 1,3 litre

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR				
	125 EXE (80 km/h)	**125 EXE (100 km/h)**	**125 Supermoto (80 km/h)**	**125 Supermoto (100 km/h)**
Carburateur type	Dell'Orto PHBH 28	Dell'Orto PHBH 28	Dell'Orto PHBH 28	Dell'Orto PHBH 28
Numero de régulage	051299	021199	051299	021199
Cicleur principal	120	125	120	125
Cicleur de ralenti	50	50	50	50
Cicleur de starter	70	70	70	70
Aiguille	X83	X83	X83	X83
Position de l'aiguille	III	III	III	III
Boisseau	40	40	40	40
Vis d'air dévissée de	1,25	1,25	1,25	1,25
Étranglement	–	–	–	–

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 125 EXE / 125 Supermoto 2000

	125 EXE	125 Supermoto
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche	Fourche télescopique WP – **U**p **S**ide **D**own 40 TA	
Débattement avant/arrière	220 / 260 mm	
Suspension arrière	Amortisseur central WP **P**rogressive **D**amping **S**ystem, bras oscillant en alliage léger	
Frein avant	disque percé, pince flottante	
Disque de frein avant	Ø 260 mm	Ø 320 mm
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante	
Disques de frein	usure max. 0,40 mm	
Pneu avant Pression solo Pression avec passager	3.00 - 21“ 1,8 bar 2,0 bar	110/70 - 17“ 1,8 bar 2,0 bar
Pneu arrière Pression solo Pression avec passager	4.60 - 18“ 2,0 bar 2,2 bar	130/70 - 17“ 2,1 bar 2,3 bar
Réservoir	11 litre, réserve 2,5 litre	
Démultiplication secondaire	14 : 40	14 : 38
Chaîne	O-ring 5/8 x 1/4 "	
Batterie	batterie sans entretien 12V 3Ah	
Ampoules	phare H4 12V 60/55W (douille P43t) veilleuse 12V 5W (douille W2,1x9,5d) éclairage compteur 12V 2W (douille W2x4,6d) feu rouge et stop 12V 21/5W (douille BaY15d) clignotants 12V 10W (douille Ba15s)	
Angle de la colonne de direction	63°	
Empattement	1461 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	865 mm	830 mm
Garde au sol à vide	290 mm	255 mm
Poids à vide	104 kg	
Poids autorisé roue avant	145 kg	
Poids autorisé roue arrière	190 kg	
Poids total roulant autorisé	335 kg	

REGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 0618T777A
Amortissement à la compress.	10
Amortissement à la détente	9
Ressort	4,2 N/mm
Précontrainte du ressort	10 mm
Longueur de la chambre d'air	140 mm
Volume d'huile par bras	ca 500 ccm
Qualité d'huile	SAE 5

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218T715
Amortissement à la compress.	3
Amortissement à la détente	14
Ressort	PDS1–250
Précontrainte du ressort	5 mm

COUPLES DE SERRAGE

Ecrou à épaulement, broche avant	M 16x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1.5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1.5	100 Nm
Vis des demi-coquilles supérieures	M 8	20 Nm
Vis du support de guidon	M 10	40 Nm + Loctite 243
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	60 Nm
Vis de la bague de réglage de la prétension du ressort (amortisseur)	M 6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 125 / 200 2000

Moteur	**125 SX**	**125 EXC**	**200 MXC**	**200 EXC**
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission			
Cylindrée	124,8 cm³		193 cm³	
Alésage/Course	54,25 / 54 mm		64 / 60 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè			
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Shell Advance Racing X). En cas de doute contacter votre importateur			
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux			
Tête de bielle	roulement à aiguilles			
Pied de bielle	roulement à aiguilles			
Piston	piston forge	piston moulé		
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression		
Valeur "X"	0,60 mm		0,55 mm	
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh		1,6 mm (17 °) avant pmh	
Bougie	NGK BR9 EVX		NGK BR 8 EG	
Ecartement des électrodes	0,60 mm			
Valeur "Z"	42 mm		46 mm	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73			
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Shell HF - E15)			
Boîte	à crabots, 6 rapports			
Rapports de boîte				
1 ére	13 : 32	12 : 33	13 : 32	12 : 33
2 éme	15 : 30	15 : 31	15 : 30	15 : 31
3 éme	17 : 28	17 : 28	17 : 28	17 : 28
4 éme	19 : 26	19 : 26	19 : 26	19 : 26
5 éme	21 : 25	21 : 25	21 : 25	17 : 19
6 éme	22 : 24	20 : 20	22 : 23	22 : 20
Huile de boîte	0,7 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)			
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne ⅝ x ¼"			
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C			
Allumage	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3	–	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12 V 110 W	–	12 V 110 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau			
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe			

JEUX ET TOLERANCES – MOTEUR

Piston/Cylindre	125 = 0,06 mm 200 = 0,085 mm
Jeu à la coupe du segment	max. 0,40 mm
Bielle jeu radial	0,025–0,035 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,2 – 0,4 mm
Ressorts embrayage	neufs = 39 mm, longueur minimum = 38 mm

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR

Vis à épaulement – culasse	M 7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M 8	30 Nm
Écrou du volant	M 12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 16x1,5	180 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	120 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Bougie	M 14x1,25	20 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

EPAISSEUR DES JOINTS

Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Cylindre récepteur d'embrayage	0,30 / 0,50 / 0,75 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase livrables	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm
Culasse	1,10 mm + joint torique

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

	125 SX	200 MXC, EXC	125 EXC étranglé	200 EXC étranglé
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	100499	120499	030799	040799
Cicleur principal	190 (188/192)	180 (185)	142	180
Cicleur de ralenti	48 (45/50)	45 (48)	35	35
Cicleur de starter	85	85	85	85
Aiguille	R1467 D (R 1468 D)	NOZH (NOZI)	R 1472 N	R 1475 J
Position de l'aiguille	III	III	V	IV
Boisseau	55	6	6	6
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	–	butée boisseau 36 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 125 SX / EXC, 200 MXC / EXC 2000

	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène			
Fourche	Fourche télescopique WP – **U**p **S**ide **D**own 43 MA			
Débattement avant/arrière	295 / 320 mm			
Suspension arrière	Amortisseur central WP **P**rogressive **D**amping **S**ystem, bras oscillant en alliage léger			
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante			
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante			
Disques de frein	usure max. 0,40 mm			
Pneu avant	80/100 - 21“ 51M	90/90 - 21“ 54R	80/100 - 21“–51M	90/90 - 21“ 54R
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	1,5 bar	–	1,5 bar
Pneu arrière	100/90 - 19“ 57M	120/90 - 18“ 65R	100/100 - 18“ 59M	120/90 - 18“ 65R
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	–	1,0 bar
Pression route en solo	–	2,0 bar	–	2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	9,5 litre	12 litre	9,5 or 12 litre
Démultiplication secondaire	13:50	14:38	–	14:45/14:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "			
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52			
Angle de la colonne de direction	63°			
Empattement	1461 ± 10 mm			
Hauteur de selle à vide	925 mm			
Garde au sol à vide	385 mm			
Poids à vide	92 kg	100 kg	–	101 kg

REGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 0518U783	WP 0518U784
Amortissement à la compress.	16	14
Amortissement à la détente	12	12
Ressort	3,8 N/mm	3,8 N/mm
Précontrainte du ressort	6 mm	6,5 mm
Longueur de la chambre d'air	140 mm	150 mm
Volume d'huile par bras	ca 840 ccm	ca 830 ccm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218U717	WP 1218U719
Amortissement à la compress.	4	5
Amortissement à la détente	20	20
Ressort	PDS2–250	PDS1–250
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm

COUPLES DE SERRAGE

Ecrou à épaulement, broche avant	M 16x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1.5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1.5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	60 Nm
Vis des demi-coquilles supérieures	M 8	20 Nm
Vis du support de guidon	M 10	40 Nm
Vis de la bague de réglage de la prétension du ressort (amortisseur)	M 6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 125 / 200 2001

Moteur	**125 SX**	**125 EXC**	**200 MXC**	**200 EXC**
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission			
Cylindrée	124,8 cm^3		193 cm^3	
Alésage/Course	54 / 54,5 mm		64 / 60 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè			
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Shell Advance Racing X). En cas de doute contacter votre importateur			
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux			
Tête de bielle	roulement à aiguilles			
Pied de bielle	roulement à aiguilles			
Piston	piston moulé			
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression		
Valeur "X"	0,0 mm		0,55 mm	
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh		1,6 mm (17 °) avant pmh	
Bougie	NGK BR9 EVX		NGK BR 8 EG	
Ecartement des électrodes	0,60 mm			
Valeur "Z"	42,5 mm		46,5 mm	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73			
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, fonctionnement hydraulique (Shell HF - E15)			
Boîte	à crabots, 6 rapports			
Rapports de boite				
1 ére	13 : 32 „1S32“	12 : 33 „1G33“	13 : 32 „1S32“	12 : 33 „1G33“
2 éme	„2S15“ 15 : 30 „2S30“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 30 „2S30“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“
3 éme	„3S17“ 17 : 28 „3S28“	„3S17“ 17 : 28 „3S28“	„3S17“ 17 : 28 „3S28“	„3S17“ 17 : 28 „3S28“
4 éme	„4S19“ 19 : 26 „4S26“	„4S19“ 19 : 26 „4S26“	„4S19“ 19 : 26 „4S26“	„4S19“ 19 : 26 „4S26“
5 éme	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5G17“ 17 : 19 „5G19“
6 éme	„6S22“ 22 : 24 „6S24“	„6G20“ 20 : 20 „6G20“	„6S22“ 22 : 23 „6S23“	„6G22“ 22 : 20 „6G20“
Huile de boîte	0,7 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,7 litre d'huile de boîte 80W (Shell Gear 80 EP)	0,7 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,7 litre d'huile de boîte 80W (Shell Gear 80 EP)
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne $^5/_8$ x $^1/_4$"			
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C			
Allumage	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3	–	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12 V 110 W	–	12 V 110 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau			
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe			
	200 EXC Graissage Séparé			
Graissage	Graissage Séparé			
Huile de moteur	huile deux-temps prévue pour un mélange à 1/50 et pour graissage séparé. KTM recommande Shell Advance Ultra 2			
Réservoir d´huile	capacite 1,3 litre			

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M 8	30 Nm
Écrou du volant	M 12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 16x1,5	180 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	120 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Bougie	M 14x1,25	20 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

JEUX ET TOLERANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	125 = 0,06 mm 200 = 0,085 mm
Jeu à la coupe du segment	max. 0,40 mm
Bielle jeu radial	0,025–0,035 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,2 – 0,4 mm
Ressorts embrayage	neufs = 39 mm, longueur minimum = 38 mm

EPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Cylindre récepteur d'embrayage	0,30 / 0,50 / 0,75 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase livrables	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm
Culasse	1,10 mm + joint torique

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

	125 SX	125 EXC USA 200 MXC/EXC USA	200 EXC AUS 200 EXC SGP	125 EXC EU	200 EXC EU
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	250200	270200	280200	260200	290200
Cicleur principal	185 (182/188)	180 (185)	180 (185)	148 (180/185)	180 (185)
Cicleur de ralenti	48 (45/50)	45 (48)	45 (48)	35 (45/48)	35 (45/48)
Cicleur de starter	85	85	85	85	85
Aiguille	R 1469 D (R 1470 D)	NOZ G (NOZ H)	NOZ G (NOZ H)	R 1472 N (NOZ G/NOZ H)	R 1475 J (NOZ G/NOZ H)
Position de l'aiguille	III	III	III	IV	III
Boisseau	55	6.5	6.5	6.5	6.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	butée boisseau 36mm	–	butée boisseau 36mm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 125 SX / EXC, 200 MXC / EXC 2001

	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène			
Fourche	Fourche télescopique WP – **U**p **S**ide **D**own 43 MA			
Débattement avant/arrière	295 / 320 mm			
Suspension arrière	Amortisseur central WP **P**rogressive **D**amping **S**ystem, bras oscillant en alliage léger			
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante			
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante			
Disques de frein	usure max. 0,40 mm			
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21“ 51M 1,0 bar –	90/90 - 21“ 54R 1,0 bar 1,5 bar	80/100 - 21“–51M 1,0 bar –	90/90 - 21“ 54R 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	100/90 - 19“ 57M 1,0 bar –	120/90 - 18“ 65R 1,0 bar 2,0 bar	100/100 - 18“ 59M – –	120/90 - 18“ 65R 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	8,5 litre (Réserve 1,3 litre)	11 litre (Réserve 1,7 litre)	8,5 or 11 litre
Démultiplication secondaire	13:50	14:38	–	14:42/14:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "			
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52			
Angle de la colonne de direction	63°			
Empattement	1461 ± 10 mm			
Hauteur de selle à vide	925 mm			
Garde au sol à vide	385 mm			
Poids à vide	92 kg	100 kg	–	101 kg

Art.-Nr. 3.206.031-F

REGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 0518V701	WP 0518V702
Amortissement à la compress.	16	16
Amortissement à la détente	16	12
Ressort	3,8 N/mm	3,8 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	130 mm	150 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218V728	WP 1218V729
Amortissement à la compress.	5	5
Amortissement à la détente	25	23
Ressort	PDS2–250	PDS1–250
Précontrainte du ressort	5 mm	6 mm

COUPLES DE SERRAGE

Ecrou à épaulement, broche avant	M 16x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1.5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1.5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	60 Nm
Vis des demi-coquilles supérieures	M 8	20 Nm
Vis du support de guidon	M 10	40 Nm + Loctite 243
Vis de la bague de réglage de la prétension du ressort (amortisseur)	M 6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 125 / 200 2002

Moteur	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission			
Cylindrée	124,8 cm3		193 cm3	
Alésage/Course	54 / 54,5 mm		64 / 60 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè			
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Shell Advance Racing X). En cas de doute contacter votre importateur			
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux			
Tête de bielle	roulement à aiguilles			
Pied de bielle	roulement à aiguilles			
Piston	piston moulé			
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression		
Valeur "X"	0,0 mm		0,50 - 0,55 mm	
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh		1,6 mm (17 °) avant pmh	
Bougie	NGK BR9 EVX		NGK BR 8 EG	
Ecartement des électrodes	0,60 mm			
Valeur "Z"	43 mm		46,5 mm	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73			
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Shell HF - E15)			
Boîte	à crabots, 6 rapports			
Rapports de boite				
1 ére	13 : 32 „1S32“	12 : 33 „1G33“	13 : 32 „1S32“	13 : 33 „1G33“
2 éme	„2S15“ 15 : 30 „2S30“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 30 „2S30“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“
3 éme	„3S17“ 17 : 28 „3S28“	„3S17“ 17 : 28 „3S28“	„3S17“ 17 : 28 „3S28“	„3S17“ 17 : 28 „3S28“
4 éme	„4S19“ 19 : 26 „4S26“	„4S19“ 19 : 26 „4S26“	„4S19“ 19 : 26 „4S26“	„4S19“ 19 : 26 „4S26“
5 éme	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5G17“ 21 : 25 „5G19“
6 éme	„6S22“ 22 : 24 „6S24“	„6G20“ 20 : 20 „6G20“	„6S22“ 20 : 23 „6S23“	„6G22“ 20 : 20 „6G20“
Huile de boîte	0,7 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,7 litre d'huile transmission 80W (Shell Gear 80 EP)	0,7 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,7 litre d'huile transmission 80W (Shell Gear 80 EP)
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne 5⁄8 x 1⁄4"			
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C			
Allumage	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3	–	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12 V 110 W	–	12 V 110 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau			
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe			
	200 EXC Graissage Séparé			
Graissage	Graissage Séparé			
Huile de moteur	huile deux-temps prévue pour un mélange à 1/50 et pour graissage séparé. KTM recommande Shell Advance Ultra 2			
Réservoir d´huile	capacite 1,3 litre			

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M 8	30 Nm
Écrou du volant	M 12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 16x1,5	180 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	120 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Bougie	M 14x1,25	20 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

JEUX ET TOLERANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	125 = 0,06 mm 200 = 0,055 mm
Jeu à la coupe du segment	max. 0,40 mm
Bielle jeu radial	0,025–0,035 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,2 – 0,4 mm
Ressorts embrayage	neufs = 39 mm, longueur minimum = 38 mm

EPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Cylindre récepteur d'embrayage	0,30 / 0,50 / 0,75 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase livrables	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm
Culasse	125 = anneau de forme +joint torique 200=1,10 mm + joint torique

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

	125 SX	200 MXC/EXC USA	200 EXC AUS 200 EXC SGP 200 EXC EU	125 EXC EU 125 EXC AUS
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	020201	010201	051200	041200
Cicleur principal	185 (182/188/190)	178 (180/185)	180 (178)	148 (180/185)
Cicleur de ralenti	48 (45/50)	45 (48)	35 (45/48)	35 (45/48)
Cicleur de starter	85	85	85	85
Aiguille	R 1469 D (R 1470 D)	NOZ F (NOZ G)	R 1475J (NOZ G/NOZ F)	R 1472 N (NOZ G/NOZ F)
Position de l'aiguille	III	III	III	V
Boisseau	5.5 (6)	6.5	6.5	6.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	butée boisseau 36mm	–

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 125 SX / EXC, 200 MXC / EXC 2002

	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène			
Fourche	WP - Up Side Down 48MA	Fourche télescopique WP – **U**p **S**ide **D**own 43 MA		
Débattement avant/arrière	295 / 320 mm			
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (**P**rogressive **D**amping **S**ystem)			
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante			
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante			
Disques de frein	usure max. 0,40 mm			
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21“ 51M 1,0 bar –	90/90 - 21“ 54R 1,0 bar 1,5 bar	80/100 - 21“–51M 1,0 bar –	90/90 - 21“ 54R 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	100/90 - 19“ 57M 1,0 bar –	120/90 - 18“ 65R 1,0 bar 2,0 bar	100/100 - 18“ 59M – –	120/90 - 18“ 65R 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	8,5 litre (Réserve 1,3 litre)	11 litre (Réserve 1,7 litre)	8,5 or 11 litre
Démultiplication secondaire	13:50	14:38	–	14:45/14:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "			
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52			
Lampe	Phare Veilleuse Èclairage du tableau de bord Feu Stop - lanterne Clignoteur De plaque dímmatriculation		HS1 12V 35/35W 12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d) 12V 1,2W (Sockel W2, 1x4,6d) 12V 21/5W (Sockel BaY15d) 12V 10W (Sockel Ba15s) 12V 1,2W (Sockel 1x4,6d)	
Angle de la colonne de direction	63°			
Empattement	1461 ± 10 mm			
Hauteur de selle à vide	925 mm			
Garde au sol à vide	385 mm			
Poids à vide	92 kg	100 kg	–	101 kg

REGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 4860 MXMA 1418W708	WP 4357 MXMA 0518W710
Amortissement à la compress.	20	20
Amortissement à la détente	16	12
Ressort	4,0 N/mm	3,8 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	100 mm	140 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 5018 PDS-DCC 1218W734	WP 5018 PDS-MCC 1218W735
Amortissement à la compress.	15 LS (low speed) 2 HS (high speed)	15
Amortissement à la détente	25	25
Ressort	PDS6–260	PDS5–260
Précontrainte du ressort	4 mm	5 mm

COUPLES DE SERRAGE

Ecrou à épaulement, broche avant	M 16/20x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1.5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1.5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	60 Nm
Vis des demi-coquilles supérieures	M 8	20 Nm
Vis du support de guidon	M 10	40 Nm + Loctite 243
Vis de la bague de réglage de la prétension du ressort (amortisseur)	M 6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 125 / 200 2003

Moteur	125 SX	125 EXC	200 SX	200 MXC	200 EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admissiong				
Cylindrée	124,8 cm^3		193 cm^3		
Alésage/Course	54 / 54,5 mm		64 / 60 mm		
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Shell Advance Racing X)				
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Shell Advance Racing X). En cas de doute contacter votre importateur				
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux				
Tête de bielle	roulement à aiguilles				
Pied de bielle	roulement à aiguilles				
Piston	piston moulé				
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression	1 segment de compression	2 segments de compression	
Valeur "X"	0,0 mm				
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh		1,6 mm (17 °) avant pmh		
Bougie	NGK BR9 EVX			NGK BR 8 EG	
Ecartement des électrodes	0,60 mm				
Valeur "Z"	43 mm		46 mm	47 mm	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73				
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Shell HF - E15)				
Boîte	à crabots, 5 rapports	à crabots, 6 rapports			
Rapports de boite 1 ére 2 éme 3 éme 4 éme 5 éme 6 éme	 13 : 32 „1S32" „2S15" 15 : 30 „2S30" „3S17" 17 : 28 „3S28" „4S19" 19 : 26 „4S26" „5S21" 21 : 25 „5S25"	 12 : 33 „1G33" „2S15" 15 : 31 „2G31" „3S17" 17 : 28 „3S28" „4S19" 19 : 26 „4S26" „5S21" 21 : 25 „5S25" „6G20" 20 : 20 „6G20"	 13 : 32 „1S32" „2S15" 15 : 30 „2S30" „3S17" 17 : 28 „3S28" „4S19" 19 : 26 „4S26" „5S21" 21 : 25 „5S25" „6S22" 20 : 23 „6S23"		 13 : 33 „1G33" „2S15" 15 : 31 „2G31" „3S17" 17 : 28 „3S28" „4S19" 19 : 26 „4S26" „5G17" 21 : 25 „5G19" „6G22" 20 : 20 „6G20"
Huile de boîte	0,7 l litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,7 l litre d'uile transmission 80W (Shell Gear EP 80)	0,7 l litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)		0,7 l Mlitre d'uile transmission 80W (Shell Gear EP 80)
Pignons livrables	13Z / 14Z / 15Z pour chaîne $^5/_8$ x $^1/_4$"				
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C				
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-1 non générateur	– –	KOKUSAN 2K-3 12V 110 W
Allumage USA Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W	
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau				
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe				

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M 8	30 Nm
Écrou du volant	M 12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 16x1,5	180 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	120 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Bougie	M 14x1,25	20 Nm
Axe de bras oscillant	M 14x1,5	100 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	200 EXC AUS 200 EXC EU	**200 MXC/EXC USA**	**200 SX**
Carburateur type	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 39
Numero de régulage	100202	080202	090202
Cicleur principal	180 (178)	178(180/185)	190 (188,192)
Cicleur de ralenti	35 (45/48)	45 (48)	48 (45)
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	R 1475J (NOZ E/NOZ F)	NOZ E (NOZ F)	R 1468G (R1469G)
Position de l'aiguille	III	III	III
Boisseau	6.5	6.5	5.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5
Étranglement	butée boisseau 36mm	–	–

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	125 EXC EU 125 EXC AUS	**125 EXC SIX DAYS**	**125 SX**
Carburateur type	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 39
Numero de régulage	070202	160202	060202
Cicleur principal	148 (180/185)	180(185)	185 (188/190)
Cicleur de ralenti	35 (45/48)	45 (48)	48 (45)
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	R 1472 N (NOZ E/NOZ F)	NOZ E (NOZ F)	R 1469 D (R 1470 D)
Position de l'aiguille	V	IIII	III
Boisseau	6.5	6.5	5.5 (6)
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	–

JEUX ET TOLERANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	125 = 0,06 mm 200 = 0,055 mm
Jeu à la coupe du segment	max. 0,40 mm
Bielle jeu radial	0,025–0,035 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,2 – 0,4 mm
Ressorts embrayage	neufs = 39 mm, longueur minimum = 38 mm
Masses d'équilibrage, mesurage de la valeur extérieure	Valeur extérieure : 55 mm +/- 0,05 mm

EPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Cylindre récepteur d'embrayage	0,30 / 0,50 / 0,75 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase livrables	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 125 SX / EXC 200 SX / MXC / EXC 2003

	125 SX	125 EXC	200 SX	200 MXC	200 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène				
Fourche	Fourche télescopique WP – **U**p **S**ide **D**own 48 MA				
Débattement avant/arrière	300/335 mm				
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (**P**rogressive **D**amping **S**ystem)				
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante				
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante				
Disques de frein	usure max. 0,40 mm				
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21" 51M 1,0 bar –	90/90 - 21" 54R 1,0 bar 1,5 bar	80/100 - 21" 51M 1,0 bar –	80/100 - 21"–51M 1,0 bar –	90/90 - 21" 54R 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	100/90 - 19" 57M 1,0 bar –	120/90 - 18" 65R 1,0 bar 2,0 bar	100/90 - 19" 57M 1,0 bar –	100/100 - 18" 59M – –	120/90 - 18" 65R 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	9 litre (Réserve 1,3 litre)	7,5 litre	11 litre (Réserve 1,7 litre)	9 or 11 litre
Démultiplication secondaire	13:50	14:38	14:48	–	14:45/14:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "				
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52				
Lampe	Phare: HS1 12V 35/35W Veilleuse: 12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d) Èclairage du tableau de bord: 12V 1,2W (Sockel W2, 1x4,6d) Feu Stop - lanterne: 12V 21/5W (Sockel BaY15d) Clignoteur: 12V 10W (Sockel Ba15s) De plaque dímmatriculation: 12V 1,2W (Sockel 1x4,6d)				
Angle de la colonne de direction	63°				
Empattement	1461 ± 10 mm				
Hauteur de selle à vide	925 mm				
Garde au sol à vide	385 mm				

REGLAGES DE BASE - FOURCHE		
	WP 4860 MXMA 1418X725	**WP 4860 MXMA 1418X735**
Amortissement à la compress.	20	22
Amortissement à la détente	20	20
Ressort	4,0 N/mm	3,8 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	100 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR		
	WP 5018 PDS-DCC 1218X756	**WP 5018 PDS-MCC 1218X757**
Amortissement à la compress.	17 LS (low speed) 2 HS (high speed)	17
Amortissement à la détente	28	28
Ressort	71-90/260	66-86/260
Précontrainte du ressort	6 mm	7 mm

COUPLES DE SERRAGE - PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6 10.9	Loctite 243 + 15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M14x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12	60 Nm
Vis du couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis fixation moteur	M10	45 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de la bague l’amotrisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125 / 200 SX, EXC 2004

Moteur	125 SX	125 EXC	200 SX	200 EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admissiong			
Cylindrée	124,8 cm^3		193 cm^3	
Alésage/Course	54 / 54,5 mm		64 / 60 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T)			
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T). En cas de doute contacter votre importateur			
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux			
Tête de bielle	roulement à aiguilles			
Pied de bielle	roulement à aiguilles			
Piston	piston moulé			
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression	1 segment de compression	2 segments de compression
Valeur "X"	0,0 mm			
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh		1,6 mm (17 °) avant pmh	
Bougie	NGK BR9 EVX			NGK BR 8 EG
Ecartement des électrodes	0,60 mm			
Valeur "Z"	43 mm		46 mm	47 mm
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73			
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs- Fluid 75)			
Boîte	à crabots, 5 rapports	à crabots, 6 rapports		
Rapports de boite				
1 ére	13 : 32 „1S32"	12 : 33 „1G33"	13 : 32 „1S32"	13 : 33 „1G33"
2 éme	„2S15" 15 : 30 „2S30"	„2S15" 15 : 31 „2G31"	„2S15" 15 : 30 „2S30"	„2S15" 15 : 31 „2G31"
3 éme	„3S17" 17 : 28 „3S28"	„3S17" 17 : 28 „3S28"	„3S17" 17 : 28 „3S28"	„3S17" 17 : 28 „3S28"
4 éme	„4S19" 19 : 26 „4S26"	„4S19" 19 : 26 „4S26"	„4S19" 19 : 26 „4S26"	„4S19" 19 : 26 „4S26"
5 éme	„5S21" 21 : 25 „5S25"	„5S21" 21 : 25 „5S25"	„5S21" 21 : 25 „5S25"	„5G17" 17 : 19 „5G19"
6 éme		„6G20" 20 : 20 „6G20"	„6S22" 22 : 23 „6S23"	„6G22" 22 : 20 „6G20"
Huile de boîte	0,7 l litre d'huile moteur (Motorex Top Speed 15W50)			
Pignons livrables	13Z / 14Z / 15Z pour chaîne 3/8 x 1/4"			
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C			
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-3 12V 110 W
Allumage USA Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W	KOKUSAN 2K-1 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau			
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnée			

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M 8	30 Nm
Écrou du volant	M 12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 16x1,5	180 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	120 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Bougie	M 14x1,25	20 Nm
Axe de bras oscillant	M 16x1,5	100 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	125 SX	**125 EXC EU 125 EXC AUS**	**125 EXC EU/AUS non bridé**
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	141102	070202	–
Cicleur principal	188 (185/190)	148 (180/185)	180
Cicleur de ralenti	45 (48)	35 (45/48)	45
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	R 1469 D (R 1468 D)	R 1472 N (NOZ E/NOZ F)	NOZ E
Position de l'aiguille	II	V	IV
Boisseau	5.5	6.5	6.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	–

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR				
	200 SX	**200 EXC USA**	**200 EXC AUS 200 EXC EU**	**200 EXC EU/AUS non bridé**
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	151102	080202	100202	–
Cicleur principal	188 (185/190)	178(180/185)	180 (178)	178
Cicleur de ralenti	45 (48)	45 (48)	35 (45/48)	45
Cicleur de starter	85	85	85	85
Aiguille	R 1468G (R1469G)	NOZ E (NOZ F)	R 1475J (NOZ E/NOZ F)	NOZ E
Position de l'aiguille	III	III	III	III
Boisseau	5.5	6.5	6.5	6.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	butée boisseau 36mm	–

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 125 / 200 SX, EXC 2004

	125 SX	125 EXC	200 SX	200 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène			
Fourche	Fourche télescopique WP – **U**p **S**ide **D**own 48 MA			
Débattement avant/arrière	300/335 mm			
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (**P**rogressive **D**amping **S**ystem)			
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante			
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante			
Disques de frein	usure max. 0,40 mm			
Pneu avant	80/100 - 21“ 51M, M59	90/90 - 21“ MT83	80/100 - 21“ 51M, M59	90/90 - 21“ MT 83
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	1,5 bar	–	1,5 bar
Pneu arrière	100/90 - 19“ 57M, M70	120/90 - 18“ MT83	100/90 - 19“ 57M, M70	120/90 - 18“ MT 83
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	2,0 bar	–	2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	9 litre (Réserve 1,3 litre)	7,5 litre	9 or 11 litre
Démultiplication secondaire	13:50	14:38	14:48	14:45/14:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "			
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52			
Lampe	Phare: HS1 12V 35/35W Veilleuse: 12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d) Èclairage du tableau de bord: 12V 1,2W (Sockel W2, 1x4,6d) Feu Stop - lanterne: 12V 21/5W (Sockel BaY15d) Clignoteur: 12V 10W (Sockel Ba15s) De plaque dímmatriculation: 12V 1,2W (Sockel 1x4,6d)			
Angle de la colonne de direction	63°			
Empattement	1461 ± 10 mm			
Hauteur de selle à vide	925 mm			
Garde au sol à vide	390 mm			

REGLAGES DE BASE - FOURCHE		
	125/200 SX	**125/200 EXC**
	WP 4860 MXMA 1418Y743	**WP 4860 MXMA 1418Y744**
Amortissement à la compress.	18	20
Amortissement à la détente	18	20
Ressort	4,2 N/mm	3,8 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	90 mm	120 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR		
	125/200 SX	**125/200 EXC**
	WP 5018 PDS-DCC 1218Y767	**WP 5018 PDS-MCC 1218Y768**
Amortissement à la compress.	17 LS (low speed) 2 HS (high speed)	19
Amortissement à la détente	22	24
Ressort	80/250	84/250
Précontrainte du ressort	4 mm	4 mm

COUPLES DE SERRAGE - PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6 10.9	Loctite 243 + 15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12	60 Nm
Vis du couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis fixation moteur	M10	45 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de la bague l'amotrisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125 SX, EXC / 200 EXC 2005

MOTEUR	125 SX	125 EXC	200 EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission		
Cylindrée	124,8 cm^3	124,8 cm^3	193 cm^3
Alésage/Course	54 / 54,5 mm	54 / 54,5 mm	64 / 60 mm
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T)		
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T). En cas de doute contacter votre importateur.		
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	piston moulé		
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression	2 segments de compression
Valeur „X“ (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0,0 mm		
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh	1,4 mm (16,5 °) avant pmh	1,6 mm (17 °) avant pmh
Bougie	NGK BR9 EVX	NGK BR9 EVX	NGK BR 8 EG
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur „Z“ (hauteur de la valve a l'échappement)	43 mm	43 mm	47 mm
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs-Fluid 75)		
Boîte	à crabots, 5 rapports	à crabots, 6 rapports	à crabots, 6 rapports
Rapports de boite			
1 ére	13 : 32 „1S32“	12 : 33 „1G33“	12 : 33 „1G33“
2 éme	„2S15“ 15 : 30 „2S30“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“
3 éme	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“
4 éme	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“
5 éme	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5G17H“ 17 : 19 „5G19H“
6 éme		„6G20“ 20 : 20 „6G20“	„6G22H“ 22 : 20 „6E20H“
Huile de boîte	0,7 litre Motorex Top Speed 4T 15W50		
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau, au minimum -25 °C		
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W
Allumage USA Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe		

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M8	30 Nm
Écrou du volant	M12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M16x1,5	130 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M18x1,5	130 Nm
Vis des différents carters	M6	10 Nm
Bougie	M 14X1,25	25 Nm
Axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Bouchon de la cuve	M18x1	4 Nm
Tête (boisseau)	M10x0,75	4 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR					
	125 SX	**125 EXC EU (4,2 KW)**	**125 EXC SIX-DAYS**	**200 EXC USA**	**200 EXC AUS 200 EXC EU (7 KW)**
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Référence du carburateur	98SA0	8KTPB	85SA1	85SA01	8KTUB
Numéro de réglage	141102	070202	160202	080202	100202
Cicleur principal	188 (185/190)	148 (180/185)	180 (185)	178 (180)	180 (178)
Cicleur de ralenti	45 (48)	35 (45/48)	45 (48)	45 (48)	35 (45/48)
Cicleur de starter	85	85	85	85	85
Aiguille	R1469D (R1468D)	R1472N (NOZE/NOZF)	NOZE (NOZF)	NOZE (NOZF)	R1475J (NOZE/NOZF)
Position de l'aiguille	II	V	IV	III	III
Boisseau	5.5	6.5	6.5	6.5	6.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	–	–	butée boisseau 36

JEUX ET TOLERANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	125 = 0,06 mm 200 = 0,055 mm
Jeu à la coupe du segment	max. 0,40 mm
Bielle jeu radial	0,025–0,035 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,2 – 0,4 mm
Ressorts embrayage	neufs = 39 mm, longueur minimum = 38 mm
Masses d'équilibrage, mesurage de la valeur extérieure	Valeur extérieure : 55 mm +/- 0,05 mm

EPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Cylindre récepteur d'embrayage	0,30 / 0,50 / 0,75 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase livrables	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 125 SX, EXC, 200 EXC 2005

PARTIE-CYCLE	125 SX	125 EXC	200 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP – Up Side Down 48 MA		
Débattement avant/arrière	300/335 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (Progressive Damping System)		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)		
Pneu avant	80/100 - 21“51M, M59	90/90 - 21“ MT 83	90/90 - 21“ MT 83
Pneu avant USA	80/100 - 21“51M, M59	–	80/100 - 21“ 51M, M59
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	1,5 bar	1,5 bar
Pneu arrière	100/90 - 19“ 57M, M70	120/90 - 18“ MT 83	120/90 - 18“ MT 83
Pneu arrière USA	100/90 - 19“ 57M, M70	–	100/100 - 18“ 59M, M402
Pression tout - terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	2,0 bar	2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	8,5 litre (Réserve 1,3 litre)	8,5 ou 10,5 litre (Réserve 1,7 litre)
Démultiplication secondaire	13:50	14:42	14:42
Démultiplication secondaire USA	13:50	13:50	14:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52		
Lampe	Phare	12V 35/35W Bilux (douille Ba20d)	
	Veilleuse	12V 5W (douille W2, 1x9,5d)	
	Feu Stop - lanterne	12V 21/5W (douille BaY15d)	
	Clignoteur	12V 10W (douille Ba15s)	
	De plaque dímmatriculation	12V 1,2W (douille 1x4,6d)	
Angle de la colonne de direction	63°		
Empattement	1471 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	390 mm		

REGLAGES DE BASE – FOURCHE		
	125 SX	125/200 EXC
	WP 4860 MA-PA	WP 4860 MA
	14187A01	14187A02
Amortissement à la compress	20	22
Amortissement à la détente	20	21
Ressort	4,2 N/mm	3,8 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	100 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR		
	125 SX	125/200 EXC
	WP PDS 5018 DCC	WP PDS 5018 MCC
	12187A01	12187A02
Amortissement à la compress	15 LS (low speed)	15
	1,5 HS (high speed)	–
Amortissement à la détente	22	22
Ressort	72 N/mm linear	72 N/mm linear
Précontrainte du ressort	7 mm	7 mm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (EXC)	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (EXC)	M8	15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (SX)	M8	15 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (SX)	M8	10 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	80 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12	80 Nm
Vis du couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis fixation moteur	M10	60 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de la bague l’amotrisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125 SX / SXS / EXC / EXC SIX DAYS 2006

MOTEUR	125 SX /SXS	125 EXC / EXC SIX DAYS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission	
Cylindrée	124,8 cm^3	124,8 cm^3
Alésage/Course	54 / 54,5 mm	54 / 54,5 mm
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 (SXS - 98) mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè	
Mélange	1:40 - 1:60 (SXS - 1:40) si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T) En cas de doute contacter votre importateur	
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux
Tête de bielle	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles
Piston	piston moulé	piston moulé
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression
Valeur „X“	0,0 mm	0,0 mm
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh	1,4 mm (16,5 °) avant pmh
Bougie	SX - NGK BR9 EVX SXS - NGK R6385-105P ou NGK R7376-10	NGK BR9 EVX
Ecartement des électrodes	0,60 mm	0,60 mm
Valeur „Z“	43,5 mm	43,5 mm
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs-Fluid 75)	
Boîte	à crabots, 6 rapports	à crabots, 6 rapports
Rapports de boite 1 ére 2 éme 3 éme 4 éme 5 éme 6 éme	 13 : 32 „1S32“ „2S15“ 15 : 30 „2S30“ „3S17H“ 17 : 28 „3S28H“ „4S20H“ 20 : 28 „4S28“ „5S19H“ 19 : 23 „5S23H“ „6S22H“ 22 : 24 „6S24H“	 12 : 33 „1G33“ „2S15“ 15 : 31 „2G31“ „3S17H“ 17 : 28 „3S28H“ „4S19H“ 19 : 26 „4S26“ „5S21“ 21 : 25 „5S25“ „6G20“ 20 : 20 „6G20“
Huile de boîte	0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50	0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C	
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau	A boisseau, réglage voir tableau
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe	Cartouche en mousse imprègnèe

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 200 EXC / XC-W / XC 2006

MOTEUR	200 EXC	200 XC-W	200 XC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission		
Cylindrée	193 cm^3	193 cm^3	193 cm^3
Alésage/Course / Hub	64 / 60 mm	64 / 60 mm	64 / 60 mm
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T)		
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T). En cas de doute contacter votre importateur		
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles
Piston	piston moulé	piston moulé	piston moulé
Segment	2 segments de compression	2 segments de compression	2 segments de compression
Valeur „X“	0,0 mm	0,0 mm	0,0 mm
Point d'allumage	1,6 mm (17°) avant pmh	1,6 mm (17°) avant pmh	1,6 mm (17°) avant pmh
Bougie	NGK BR 8 EG	NGK BR 8 EG	NGK BR 8 EG
Ecartement des électrodes	0,60 mm	0,60 mm	0,60 mm
Valeur „Z“	47 mm	47 mm	47 mm
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs-Fluid 75)		
Boîte	à crabots, 6 rapports	à crabots, 6 rapports	à crabots, 6 rapports
Rapports de boite			
1 ére	12 : 33 „1G33“	12 : 33 „1G33“	13 : 32 „1S32“
2 ére	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 30 „2S30“
3 ére	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“
4 ére	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“
5 ére	„5G17H“ 17 : 19 „5G19H“	„5G17H“ 17 : 19 „5G19H“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“
6 ére	„6G22H“ 22 : 20 „6E20H“	„6G22H“ 22 : 20 „6E20H“	„6S22“ 22 : 23 „6S23“
Huile de boîte	0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50		
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C		
Allumage	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-2	KOKUSAN 2K-2
Générateur	12V / 110 W	12V / 40 W	12V / 40 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe		

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M8	30 Nm
Écrou du volant	M12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin	M16x1,5 à gauche	130 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M18x1,5	130 Nm
Vis des différents carters	M6	10 Nm
Bouchon de vidange	M12x1,5	20 Nm
Bouchon de vidange	M10x1	15 Nm
Bouchon de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm
Vis à épaulement couvercle de pompe à eau	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Rotor de pompe à eau	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Carter moteur et couvercle d'embrayage	M6	10 Nm
Vis à épaulement du carter d'allumage	M5	6 Nm
Vis à épaulement de la pipe d'échappement	M5	6 Nm
Bougie	M14x1,25	25 Nm
Vis à épaulement de l'allumage	M5	6 Nm
Vis à épaulement du kick	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR					
	125 SX 125 SXS	125 EXC EU 4,2 KW	125 EXC SIX DAYS	200 XC 200 XC-W	200 EXC AUS 7 KW 200 EXC EU 7 KW
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Référence du carburateur	98SA1	8KTPC	FK0070	FJ0040	8KTUC
Cicleur principal	188 (185/190)	145 (168/170/172)	170 (168/172)	172 (170/175)	180 (170/172/175)
Cicleur de ralenti	45 (48)	35 (45/48)	45	45	35 (45)
Cicleur de starter	85	85	85	85	85
Aiguille	R1469D (R1468D)	R1472N (NOZE/NOZF)	NOZE (NOZF)	NOZE (NOZF)	R1475J (NOZE/NOZF)
Position de l'aiguille	II	V	IV	III	III
Boisseau	5.5	7	7	6.5	6.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1	1,5	1,5
Étranglement	–	–	–	–	butée boisseau 36

JEUX ET TOLERANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	125 = 0,06 mm 200 = 0,055 mm
Jeu à la coupe du segment	max. 0,40 mm
Bielle jeu radial	0,025-0,035 mm
Kolbenbolzen - Radialspiel	0,030 mm
Arbres de boîte -jeu axial	0,2-0,4 mm
Ressorts embrayage	neufs = 40 mm, longueur minimum = 39 mm
Disques d'embrayage garnis	min. 2,9 mm (neufs 3,0 mm)
Faux rond en bout de vilebrequin	0,02 mm
Masses d 'équilibrage,mesurage de la valeur extérieure	55 mm

EPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d 'embrayage	0,5 mm
Cylindre récepteur d 'embrayage	0,3 / 0,5 / 0,75 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase livrables	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 125 SX / SXS / EXC / EXC SIX DAYS 2006

PARTIE-CYCLE	125 SX / SXS	125 EXC / EXC SIX DAYS
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche	WP – Up Side Down 4860	
Déport de la fourche (chasse)	SX - réglable 18mm/20mm SXS - réglable 17,5mm/20,5mm	EXC - 20mm EXC SIX DAYS - réglable 18mm/20mm
Débattement avant/arrière	300/335 mm	
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (Progressive Damping System)	
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante	
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante	
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)	
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100-21“ Bridgestone M59 1,0 bar –	90/90-21“ Pirelli MT 83 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	100/90-19“ Bridgestone M70 1,0 bar –	120/90-18“ Pirelli MT 83 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	SX - environ 7,5 litre / SXS - environ 8,5 litre	environ 8,5 litre
Démultiplication secondaire	13:50	EXC - 14:42 (13:50) / EXC SIX DAYS - 13:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "	
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52	
Ampoules Phare Veilleuse Feu Stop - lanterne Clignoteur De plaque dímmatriculation	 - - - - -	 12V 35/35W Bilux (douille Ba20d) 12V 5W (douille W2,1x9,5d) 12V 21/5W (douille BaY15d) 12V 10W (douille Ba15s) 12V 1,2W (douille W2,1x4,6d)
Angle de la colonne de direction	63°	
Empattement	1471 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	925 mm	
Garde au sol à vide	390 mm	
Garde au sol à vide	92,4 kg	98,6 kg

REGLAGES DE BASE – FOURCHE				
	125 SX	125 SXS	125 EXC	125 EXC SIX DAYS
	WP 4860 MXMA PA 14.18.7B.01	WP 4860 MXMA PA CC 14.18.7B.14	WP 4860 MXMA 14.18.7B.02	WP 4860 MXMA PA 14.18.7B.27
Amortissement à la compress	18	22	20	20
Amortissement à la détente	20	24	21	20
Ressort	4,2 N/mm	4,2 N/mm	3,8 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm	5 mm	3 mm
Longueur de la chambre d'air	100 mm	-	110 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR				
	125 SX	125 SXS	125 EXC	125 EXC SIX DAYS
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.01	WP 5018 PDS II DCC 12.18.7B.10	WP 5018 PDS MCC 12.18.7B.02	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.24
Amortissement à la compress	15 LS (low speed) 2,5 HS (high speed)	12 LS (low speed) 2 HS (high speed)	15 –	15 LS (low speed) 1,5 HS (high speed)
Amortissement à la détente	22	25	22	22
Ressort	72 N/mm linear	80/250	72 N/mm linear	72 N/mm linear
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm	4 mm	5 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 200 EXC / XC-W / XC 2006

PARTIE-CYCLE	200 EXC	200 XC-W	200 XC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	WP – Up Side Down 4860		
Déport de la fourche (chasse)	20mm		réglable 18mm/20mm
Débattement avant/arrière	300/335 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (Progressive Damping System)		
Frein arrière	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)		
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	90/90-21“ Pirelli MT 83 1,0 bar 1,5 bar	80/100-21“ Bridgestone M59 1,0 bar 1,5 bar	80/100-21“ Bridgestone M59 1,0 bar -
Pneu arrière Pression tout - terrain Pression route en solo	120/90-18“ Pirelli MT 83 1,0 bar 2,0 bar	100/100-18“ Bridgestone M402 1,0 bar 2,0 bar	100/100-18“ Bridgestone M402 1,0 bar -
Réservoir	environ 8,5 ou environ 10,5 litre	environ 11 litre	
Démultiplication secondaire	14:42 (14:48)	14:48	13:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52		
Ampoules Phare Veilleuse Feu Stop - lanterne Clignoteur De plaque dímmatriculation	 12V 35/35W Bilux (douille Ba20d) 12V 5W (douille W2,1x9,5d) 12V 21/5W (douille BaY15d) 12V 10W (douille Ba15s) 12V 1,2W (douille W2,1x4,6d)	Seulement pour l'Afrique du sud 12V 35/35W Bilux (douille Ba20d) 12V 5W (douille W2,1x9,5d) 12V 21/5W (douille BaY15d) - 12V 1,2W (douille W2,1x4,6d)	 - - - - -
Angle de la colonne de direction	63°		
Empattement	1471 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Hauteur de selle à vide	390 mm		
Garde au sol à vide	99,8 kg	97,4 kg	96 kg

REGLAGES DE BASE – FOURCHE		
	200 EXC / 200 XC-W	200 XC
	WP 4860 MXMA 14.18.7B.02	WP 4860 MXMA PA 14.18.7B.27
Amortissement à la compress	20	20
Amortissement à la détente	21	20
Ressort	3,8 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	3 mm
Longueur de la chambre d'air	110 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR		
	200 EXC / 200 XC-W	200 XC
	WP 5018 PDS MCC 12.18.7B.02	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.24
Amortissement à la compress	15 –	15 LS (low speed) 1,5 HS (high speed)
Amortissement à la détente	22	22
Ressort	72 N/mm linear	72 N/mm linear
Précontrainte du ressort	4 mm	5 mm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6	14 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (EXC)	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (EXC)	M8	15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (SX / XC / EXC SIX DAYS)	M8	17 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (SX / XC / EXC SIX DAYS)	M8	12 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	10 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M20x1,5	60 Nm (frein Alltight)
Vis fixation pour la broche de roue avant	M8	15 Nm
Ecrou à épaulement broche de roue arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou six pans axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis à épaulement pontet de guidon	M8	20 Nm
Vis six pans creux support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	70 Nm (Alltight-Sicherung)
Vis amortisseur inférieur	M12	70 Nm (Alltight-Sicherung)
Vis du couronne	M8	35 Nm (pour l'écrou)
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	10 Nm
Vis fixation moteur	M10	60 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de la bague l’amotrisseur	M6	8 Nm
Gripster	M8	10 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	4,5 - 6 Nm
Ecrou à épaulement fixation de la selle	M12x1	20 Nm
Vis du pignon de chaîne	M10	Loctite 242 + 60 Nm
Soupape du système d'air secondaire	M16x1,5	15 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING KTM 125 SX / MXC / EXC USA '99 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	**TEMPERATUR** →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR LD NADEL POS HD	*AS* *IJ* *NEEDLE* *POS* *MJ*	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165	2 3/4 38 NOZI 1 165
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR LD NADEL POS HD	*AS* *IJ* *NEEDLE* *POS* *MJ*	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZI 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR LD NADEL POS HD	*AS* *IJ* *NEEDLE* *POS* *MJ*	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR LD NADEL POS HD	*AS* *IJ* *NEEDLE* *POS* *MJ*	3/4 55 NOZG 4 182	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 3 172	2 42 NOZI 2 170
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR LD NADEL POS HD	*AS* *IJ* *NEEDLE* *POS* *MJ*	1/2 55 NOZF 5 185	3/4 52 NOZG 4 182	1 50 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 2 172

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super bleifrei (125:ROZ 98/200:ROZ95)
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Super unleaded (125:ROZ 98/200:ROZ95)

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 SX / EXC EUROPA '99 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	**TEMPERATUR** →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	190	188	185	180	180	180
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 1/2	1 3/4	2	2	2
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	190	190	185	182	182	180
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2
	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZH	NOZH	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	4	3	3	2	2	2
	HD	*MJ*	192	190	188	185	185	182
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4
	LD	*IJ*	50	50	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	4	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	195	192	190	190	188	185
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	50	48	48	48	48
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZF	NOZF	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	4	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	200	198	190	190	190	188

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 98
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 98

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 200 MXC / EXC EUR. USA '99 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2	1 3/4
	LD	*IJ*	45	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	2	2	2	1	1	1
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	170
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	2	2	1	1
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	182	182	180	178	175	172
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	2	2	2
	HD	*MJ*	185	182	182	180	178	175
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	48	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	188	185	182	182	180	178

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super bleifrei (125:ROZ 98/200:ROZ95)
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Super unleaded (125:ROZ 98/200:ROZ95)

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 SX EUROPA / USA 2000 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	**TEMPERATUR** →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	42	40	38	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D	R1469D	R1469D
	POS	*POS*	2	3	2	3	1	1
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	175
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D	R1469D
	POS	*POS*	3	2	3	2	2	1
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1467D	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D
	POS	*POS*	3	3	2	3	2	2
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	R1467D	R1467D	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D
	POS	*POS*	4	3	3	2	3	2
	HD	*MJ*	192	190	188	185	182	180
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	R1467D	R1467D	R1467D	R1468D	R1468D	R1469D
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	3
	HD	*MJ*	195	192	190	188	185	182

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 125 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	1	1	1
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	165
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	1
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	4	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	50	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2	1 3/4
	LD	*IJ*	45	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI	NOZI
2301 m	POS	*POS*	2	2	2	1	1	1
7501 ft	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	170
2300 m *7500 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
1501 m	POS	*POS*	3	2	2	2	1	1
5001 ft	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
1500 m *5000 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
751 m	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
2501 ft	HD	*MJ*	182	182	180	178	175	172
750 m *2500 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1 1/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
301 m	POS	*POS*	4	3	3	2	2	2
1001 ft	HD	*MJ*	185	182	182	180	178	175
300 m *1000 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	48	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
Meeresniveau	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
Sea level	HD	*MJ*	188	185	182	182	180	178

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 125 SX EUROPA / USA 2001 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	42	40	38	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D
	POS	*POS*	2	3	2	2	1	1
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D	R1470D
	POS	*POS*	3	2	3	2	2	1
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1467D	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	R1467D	R1467D	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	192	190	188	185	182	180
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	R1467D	R1467D	R1468D	R1468D	R1468D	R1470D
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	195	192	190	188	185	182

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 5,5

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 MXC/EXC EUR/USA 2001 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	1	1	1
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	165
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	4	4	3	2	2	1
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	50	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 6,5

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2001 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2	1 3/4
↑	LD	*IJ*	45	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI	NOZI
2301 m	POS	*POS*	2	2	2	1	1	1
7501 ft	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	170
2300 m *7500 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2
↑	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
1501 m	POS	*POS*	3	2	2	2	1	1
5001 ft	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
1500 m *5000 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
↑	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
751 m	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
2501 ft	HD	*MJ*	182	182	180	178	175	172
750 m *2500 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
↑	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZI
301 m	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
1001 ft	HD	*MJ*	185	182	182	180	178	175
300 m *1000 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
↑	LD	*IJ*	48	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
Meeresniveau	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
Sea level	HD	*MJ*	188	185	182	182	180	178

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 125 SX EUROPA / USA 2002 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
↑	LD	*IJ*	45	42	40	38	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D	R1471D
2301 m	POS	*POS*	3	3	2	2	1	1
7501 ft	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
2300 m *7500 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
↑	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D
1501 m	POS	*POS*	3	3	3	2	2	1
5001 ft	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
1500 m *5000 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
↑	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D
751 m	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
2501 ft	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178
750 m *2500 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
↑	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D
301 m	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
1001 ft	HD	*MJ*	192	190	188	185	182	180
300 m *1000 ft*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
↑	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D	R1470D
Meeresniveau	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
Sea level	HD	*MJ*	195	192	190	188	185	182

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 5,5
Zerstäuber= 6 mm

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5
Atomizer = 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG / CARBURETOR SETTING KTM 125 EXC EUR 2002 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE / *ALTIDUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C / *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C / *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C / *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C / *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C / *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C / *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	42	40	38	35	32
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	1	1	1
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	35
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	4	4	3	2	2	1
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 6,5
Zerstäuber= 5 mm

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2002 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2	1 3/4
↑	LD	*IJ*	45	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
2301 m	POS	*POS*	2	2	2	1	1	1
7501 ft	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
2300 m *7500 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2
↑	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
1501 m	POS	*POS*	3	2	2	2	1	1
5001 ft	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
1500 m *5000 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
↑	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZF	NOZG	NOZH	NOZH
751 m	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
2501 ft	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
750 m *2500 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
↑	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZF	NOZF	NOZG	NOZH
301 m	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
1001 ft	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
300 m *1000 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
↑	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZF	NOZF	NOZG
Meeresniveau	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
Sea level	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 6,5
Zerstäuber= 5 mm

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 SX EUROPA / USA 2003 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	42	40	38	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D	R1471D
	POS	*POS*	2	3	2	2	1	1
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D
	POS	*POS*	3	2	3	2	2	1
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	192	190	188	185	182	180
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R141469D	R1470D
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	195	192	190	188	185	182

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber=5,5
Zerstäuber= 6 mm

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5
Atomizer = 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 EXC EUR 2003 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	42	40	38	35	32
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	NOZG
	POS	*POS*	3	3	2	1	1	1
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	35
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	NOZF
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	4	4	3	2	2	1
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber=6,5
Zerstäuber= 5 mm

1.
2.
3.
4.
5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG / CARBURETOR SETTING KTM 200 SX EUROPA / USA 2003 KEIHIN PWK 39 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	48	45	42	40	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468G	R1469G	R1469G	R1469G	R1470G	R1470G
	POS	*POS*	2	3	2	2	1	1
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468G	R1468G	R1469G	R1469G	R1469G	R1470G
	POS	*POS*	3	2	3	2	2	1
	HD	*MJ*	192	190	188	185	182	180
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	4
	NADEL	*NEEDLE*	R1467G	R1468G	R1468G	R1469G	R1469G	1469G
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	195	192	190	188	185	182
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	R1467G	R1467G	R1468G	R1468G	R1469G	R1469G
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	198	195	192	190	188	185
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	58	55	52	50	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	R1466G	R1467G	R1468G	R1468G	R1468G	R1469G
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	200	198	195	192	190	188

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 5,5
Zerstäuber= 6 mm

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5
Atomizer= 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2003 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2	1 3/4
	LD	*IJ*	45	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	N0ZG	NOZG	NOZH	NOZH
2301 m	POS	*POS*	2	2	2	1	1	1
7501 ft	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
2300 m *7500 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH
1501 m	POS	*POS*	3	2	2	2	1	1
5001 ft	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
1500 m *5000 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG
751 m	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
2501 ft	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
750 m *2500 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1 1/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG
301 m	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
1001 ft	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
300 m *1000 ft* ↑	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZG
Meeresniveau	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
Sea level	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber=6,5
Zerstäuber= 5 mm

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 SX EUROPA / USA 2004 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	
	LD	*IJ*	45	42	40	38	38	
	NADEL	*NEEDLE*	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D	
	POS	*POS*	2	3	2	2	1	
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D
	POS	*POS*	3	2	3	2	2	1
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	192	190	188	185	182	180
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R141469D	R1470D
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	195	192	190	188	185	182

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 5,5
Zerstäuber= 6 mm

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5
Atomizer = 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 EXC EUR 2004 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m *10000 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	
↑	LD	*IJ*	45	42	40	38	35	
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	
2301 m	POS	*POS*	3	3	2	1	1	
7501 ft	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	
2300 m *7500 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
↑	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	35
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	NOZF
1501 m	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
5001 ft	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
1500 m *5000 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
↑	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
751 m	POS	*POS*	4	4	3	2	2	1
2501 ft	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
750 m *2500 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
↑	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
301 m	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
1001 ft	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
300 m *1000 ft*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
↑	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF
Meeresniveau	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
Sea level	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 6,5
Zerstäuber= 5 mm

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 200 SX EUROPA / USA 2004 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	
	LD	*IJ*	48	45	42	40	40	
	NADEL	*NEEDLE*	R1468G	R1469G	R1469G	R1469G	R1470G	
	POS	*POS*	2	3	2	2	1	
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468G	R1468G	R1469G	R1469G	R1469G	R1470G
	POS	*POS*	3	2	3	2	2	1
	HD	*MJ*	192	190	188	185	182	180
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	4
	NADEL	*NEEDLE*	R1467G	R1468G	R1468G	R1469G	R1469G	1469G
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	195	192	190	188	185	182
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	R1467G	R1467G	R1468G	R1468G	R1469G	R1469G
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	198	195	192	190	188	185
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	58	55	52	50	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	R1466G	R1467G	R1468G	R1468G	R1468G	R1469G
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	200	198	195	192	190	188

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 5,5
Zerstäuber= 6 mm

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5
Atomizer= 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 200 EXC EUR/USA 2004 KEIHIN PWK 38 AG

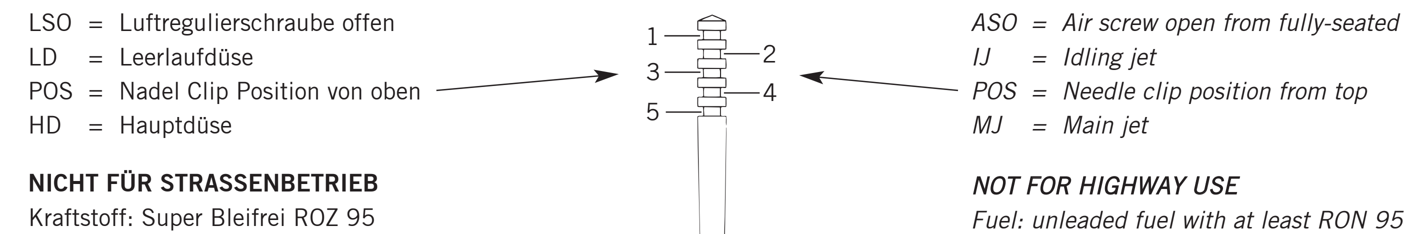
MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2	
	LD	*IJ*	45	45	42	42	42	
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	
	POS	*POS*	2	2	2	1	1	
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	3	2	2	2	1	1
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZG
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 6,5
Zerstäuber= 5 mm

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 39**		**125 SX 2005**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1,5	1,75	2	2,25	2,5	
↑	LD *IJ*	45	42	40	38	38	
	NADEL *NEEDLE*	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D	
2301 m	POS *POS*	2	3	2	2	1	
7501 ft	HD *MJ*	185	182	180	178	175	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1,25	1,5	1,75	2	2,25	2,5
↑	LD *IJ*	48	45	42	40	38	38
	NADEL *NEEDLE*	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D
1501 m	POS *POS*	3	2	3	2	2	1
5001 ft	HD *MJ*	188	185	182	180	178	175
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	1	1,25	1,5	1,75	2	2,25
↑	LD *IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL *NEEDLE*	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D
751 m	POS *POS*	3	3	2	2	2	2
2501 ft	HD *MJ*	190	188	185	182	180	178
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	0,75	1	1,25	**1,5**	1,75	2
↑	LD *IJ*	52	50	48	**45**	42	40
	NADEL *NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	**R1469D**	R1470D	R1470D
301 m	POS *POS*	4	3	3	**2**	2	2
1001 ft	HD *MJ*	192	190	188	**188**	182	180
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	0,5	0,75	1	1,25	1,5	1,75
↑	LD *IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL *NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D	R1470D
Meeresniveau	POS *POS*	5	4	3	3	2	2
Sea level	HD *MJ*	195	192	190	188	185	182



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder. Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA E VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

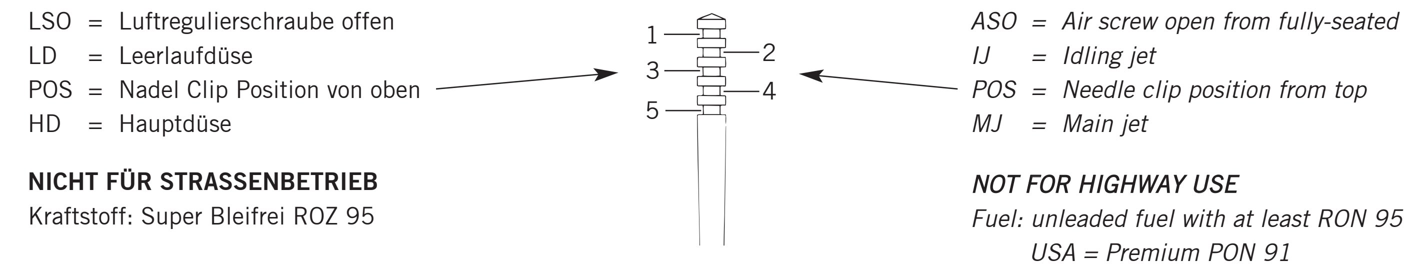
Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 38 AG**	**125 EXC 2005**	KTM

MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1,5	1,75	2	2,25	2,5	
↑	LD *IJ*	45	42	40	38	35	
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	
2301 m	POS *POS*	4	4	3	2	2	
7501 ft	HD *MJ*	180	178	175	172	170	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1,25	1,5	1,75	2	2,25	2,5
↑	LD *IJ*	48	45	42	40	38	35
	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	NOZF
1501 m	POS *POS*	5	4	4	3	2	2
5001 ft	HD *MJ*	182	180	178	175	172	170
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	1	1,25	1,5	1,75	2	2,25
↑	LD *IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
751 m	POS *POS*	5	5	4	3	3	2
2501 ft	HD *MJ*	185	182	180	178	175	172
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	0,75	1	1,25	**1,5**	1,75	2
↑	LD *IJ*	52	50	48	**45**	42	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	**NOZE**	NOZE	NOZF
301 m	POS *POS*	5	5	4	**4**	3	3
1001 ft	HD *MJ*	188	185	182	**180**	178	175
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	0,5	0,75	1	1,25	1,5	1,75
↑	LD *IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF
Meeresniveau	POS *POS*	5	5	5	4	4	3
Sea level	HD *MJ*	190	188	185	182	180	178

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet



NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

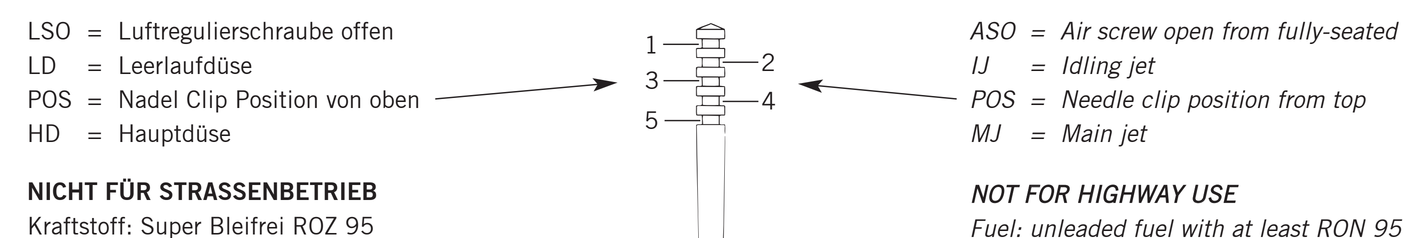
EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA E VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 38 AG		200 EXC 2005					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m	LSO *ASO*	1,75	1,75	1,75	2	2	
10000 ft	LD *IJ*	45	45	42	42	42	
↑	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	
2301 m	POS *POS*	2	2	2	1	1	
7501 ft	HD *MJ*	178	175	172	170	168	
2300 m	LSO *ASO*	1,25	1,75	1,75	1,75	2	2
7500 ft	LD *IJ*	45	45	45	42	42	42
↑	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH
1501 m	POS *POS*	3	2	2	2	1	1
5001 ft	HD *MJ*	180	178	175	172	170	168
1500 m	LSO *ASO*	1,5	1,25	1,5	1,75	1,75	2
5000 ft	LD *IJ*	48	45	45	45	42	42
↑	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG
751 m	POS *POS*	3	3	2	2	2	1
2501 ft	HD *MJ*	182	180	178	175	172	170
750 m	LSO *ASO*	1,25	1	1,25	**1,5**	1,75	1,75
2500 ft	LD *IJ*	48	48	45	**45**	45	42
↑	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	**NOZE**	NOZF	NOZG
301 m	POS *POS*	4	4	3	**3**	2	2
1001 ft	HD *MJ*	185	182	180	**178**	175	172
300 m	LSO *ASO*	1	1,25	1,5	1,25	1,5	1,75
1000 ft	LD *IJ*	50	48	48	45	45	45
↑	NADEL *NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZG
Meeresniveau	POS *POS*	5	4	3	3	2	2
Sea level	HD *MJ*	188	185	182	180	178	175



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA E VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**		**125 EXC / EXC SIX DAYS 2006**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1	1,5	1,5	2	2	
↑	LD *IJ*	45	45	42	40	38	
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	NOZG	
2301 m	POS *POS*	4	3	3	2	2	
7501 ft	HD *MJ*	170	168	165	162	170	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,5	2	2
↑	LD *IJ*	48	45	45	42	40	38
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	NOZG
1501 m	POS *POS*	4	4	3	3	2	2
5001 ft	HD *MJ*	170	170	168	165	162	160
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	0,75	1	1	1,5	1,5	2
↑	LD *IJ*	48	48	45	45	42	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF
751 m	POS *POS*	4	4	4	3	3	2
2501 ft	HD *MJ*	172	170	170	168	165	162
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	0,75	0,75	1	**1**	1,5	1,5
↑	LD *IJ*	50	48	48	**45**	45	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	**NOZE**	NOZE	NOZF
301 m	POS *POS*	5	4	4	**4**	3	3
1001 ft	HD *MJ*	175	172	170	**170**	168	165
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	0,75	0,75	0,75	1	1	1,5
↑	LD *IJ*	52	50	48	48	45	45
	NADEL *NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE
Meeresniveau	POS *POS*	5	5	4	4	4	3
Sea level	HD *MJ*	178	175	172	170	170	168

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1 2 3 4 5

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA E VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING
KEIHIN PWK 39

125 SX / SXS 2006

KTM

MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	2,5 38 R1471D 1 175	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	2,5 38 R1471D 1 175
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 50 R1468D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 52 R1468D 4 192	1 50 R1468D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	**1,5** **45** **R1469D** **2** **188**	1,75 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,5 55 R1468D 5 195	0,75 52 R1468D 4 192	1 50 R1469D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 2 182

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1 2 3 4 5

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95/98

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95/98
USA = Premium PON 91/94

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

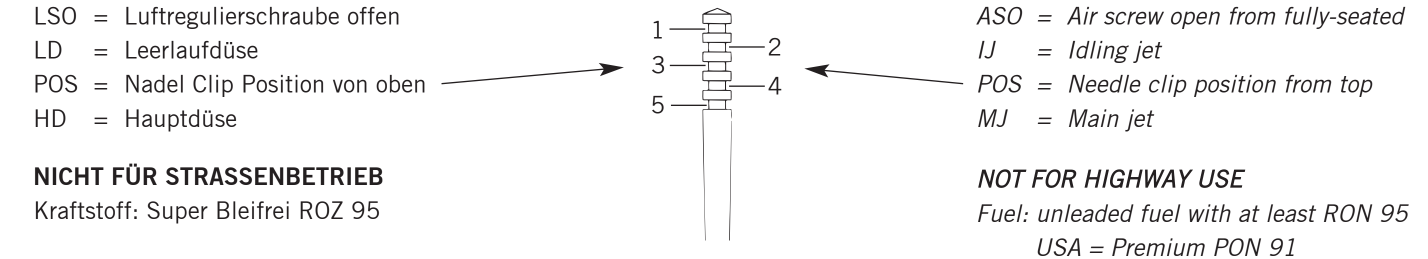
Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA E VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 38 AG**	**200 EXC / XC-W / XC 2006**	KTM

MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1,5	1,5	1,5	2	2	
↑	LD *IJ*	45	42	42	40	40	
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	
2301 m	POS *POS*	3	2	2	1	1	
7501 ft	HD *MJ*	172	170	168	165	162	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1,5	1,5	1,5	1,5	2	2
↑	LD *IJ*	45	45	42	42	40	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH
1501 m	POS *POS*	3	3	2	2	1	1
5001 ft	HD *MJ*	175	172	170	168	165	162
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2
↑	LD *IJ*	48	45	45	42	42	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG
751 m	POS *POS*	4	3	3	2	2	1
2501 ft	HD *MJ*	178	175	172	170	168	165
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	1	1,5	1,5	**1,5**	1,5	1,5
↑	LD *IJ*	48	48	45	**45**	42	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	**NOZE**	NOZF	NOZG
301 m	POS *POS*	4	4	3	**3**	2	2
1001 ft	HD *MJ*	180	178	175	**172**	170	168
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,5	1,5	1,5
↑	LD *IJ*	50	48	48	45	45	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
Meeresniveau	POS *POS*	5	4	4	3	3	2
Sea level	HD *MJ*	182	180	178	175	172	170



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA E VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 11

SOMMAIRE

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

SI LA MOTO EST UTILISÉE RÉGULIÈREMENT EN COMPÉTITIONS, LA SERVICE DE 4000 KM EST À FAIRE APRÈS CHAQUE COURSE

	Pilote KTM		Atelier KTM			
	avant chaque mise en service	après chaque nettoyage	1ère révision après 1000 km ou 10 heures	tous les 2000 km ou 20 heures	tous les 4000 km ou une fois par an	au moins une fois par an
Vérifier le niveau d'huile de boîte	●					
Vidanger la boîte			●		●	●
Vérifier la bougie, régler l'écartement				●	●	●
Changer la bougie					●	
Vérifier le fonctionnement de la valve à l'échappement						●
Vérifier l'état de la pipe d'admission	●				●	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●			●	
Régler le ralenti			●		●	
Vérifier que les tuyaux de mise à l'air du carter moteur et du réservoir ne sont pas pincés			●			
Nettoyer le filtre à air et la pipe d'admission		●			●	●
Contrôler la chaîne, le pignon, la couronne et le guide-chaîne	●		●		●	
Nettoyer et graisser la chaîne	●				●	
Vérifier la tension de la chaîne	●		●		●	
Vérifier le niveau du liquide de refroidissement	●		●		●	
Contrôler la qualité de l'antigel						●
Vérifier l'étanchéité du circuit de refroidissement	●		●		●	
Vérifier l'échappement					●	
Changer la fibre de verre dans le pot d'échappement					●	
Vérifier les fixations de l'échappement					●	
Vérifier le niveau de liquide de frein dans les bocaux	●		●		●	
Changer le liquide de frein						●
Vérifier les plaquettes de frein	●				●	
Contrôler les disques de frein					●	
Vérifier l'état des durites de frein	●		●		●	
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein	●		●		●	
Vérifier le niveau d'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique				●	●	
Changer l'huile de l'embrayage hydraulique						●
Vérifier l'amortissement de la fourche	●				●	
Vérifier l'étanchéité de la fourche					●	
Repousser les soufflets vers le haut et nettoyer. Les trous d'écoulement ne doivent pas être bouchés (Fourche Marzocchi)		●	●	●	●	
Nettoyer les cache-poussière de la fourche (Fourche WP Extreme)		●		●	●	
Dévisser les vis de purge sur les bras de fourche					●	
Vidanger la fourche						●
Révision complète de la fourche						●
Contrôler les roulements de direction			●		●	
Nettoyer et graisser les roulements et les caches de la direction					●	●
Vérifier et régler l'amortisseur	●				●	
Révision complète de l'amortisseur						●
Graisser le bras oscillant (Ne pas graisser l'ancrage de l'amortisseur)						●
Contrôler les rayons et les jantes	●		●		●	
Vérifier les roulements de roue	●				●	
Contrôler les pneus et leur pression	●				●	
Vérifier l'état des câbles	●				●	
Régler et huiler les câbles		●	●		●	
Vérifier l'équipement électrique	●		●		●	
Vérifier la fixation de batterie et les raccords (CH, Singapore)					●	
Vérifier le réglage du phare					●	
Passer un aérosol anticorrosion sur le commodo d'éclairage, le bouton de clignotants et le contacteur général		●			●	
Vérifier le serrage des vis, écrous et colliers	●		●		●	
Lubrifier toutes les articulations et pièces qui coulissent		●	●	●	●	

KTM PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2001/02

125/200 SX/MXC/EXC

	Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 10 heures ou 1000 Km	après 20 heures ou 2000 km	après 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte		●	
	Vidanger la boîte	●		●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes	●	●	
	hanger la bougie			●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu			●
	Vérifier le ralenti	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●		●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●		●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques			●
	Vérifier réglage du phare			●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●		●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●		●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●		●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●		●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●
	Purger les bras de fourche			●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant			●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes			●
	Vérifier état et pression des pneus	●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●		●
	Graisser la chaîne	●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●		●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	

EN USAGE COMPETITION IL FAUT FAIRE LA REVISION DES 4000 KM APRES CHAQUE COURSE!

IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 5 HEURES OU DE 500 KM.

LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE!

VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

KTM SPORTMOTORCYCLES

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

125 EXE
125 SUPERMOTO

	Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 1000 km	2ème révision à 4000 km	tous les 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Niveau d'huile dans réservoir et position durite mise à l'air	●	●	●
	Vidanger la boîte	●	●	●
	Vérifier la bougie, régler, remplacer si nécessaire		●	
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu		●	●
	Vérifier ralenti et antipollution	●	●	●
	Vérifier état et position durites mise à l'air	●	●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement		●	●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●
	Vérifier état et position des fils électriques		●	●
	SVérifier réglage du phare		●	●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, cligno, témoins, éclairage compteur, klaxon, fixation batterie, raccords)	●	●	●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●	●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●	●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●
	Nettoyer les cache-poussière		●	●
	Purger les bras de fourche		●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●	●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes		●	●
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●	●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Vérifier la valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche		●
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal		●
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Vidanger l'huile de l'embrayage	●	
Vidanger le liquide de frein	●	

IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 500 KM.
LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE!

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Niveau d'huile dans réservoir et position durite mise à l'air	●			
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier usure des garnitures	●			
Vérifier fonctionnement éclairage	●			
Vérifier fonctionnement klaxon	●			
Graisser et régler câbles et embouts		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer, graisser la chaîne; vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état et pression des pneus	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		
Vérifier fonctionnement de toutes les commandes	●			
Vérifier le freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

KTM PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2003

125/200 SX/MXC/EXC

	Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 10 heures ou 1000 Km	après 20 heures ou 2000 km	après 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte		●	
	Vidanger la boîte	●		●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes	●	●	
	hanger la bougie			●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu			●
	Vérifier le ralenti	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●		●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●		●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques			●
	Vérifier réglage du phare			●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●		●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●		●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●		●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●		●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●
	Purger les bras de fourche			●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant			●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes			●
	Vérifier état et pression des pneus	●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●		●
	Graisser la chaîne	●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●		●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	

EN USAGE COMPETITION IL FAUT FAIRE LA REVISION DES 4000 KM APRES CHAQUE COURSE!

IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 5 HEURES OU DE 500 KM.

LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE!

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

KTM PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2004

125/200 SX/EXC

	Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 10 heures ou 1000 Km	après 20 heures ou 2000 km	après 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte		●	
	Vidanger la boîte	●		●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes	●	●	
	hanger la bougie			●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu			●
	Vérifier le ralenti	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●		●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●		●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques			●
	Vérifier réglage du phare			●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●		●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●		●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●		●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●		●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●
	Purger les bras de fourche			●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant			●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes			●
	Vérifier état et pression des pneus	●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●		●
	Graisser la chaîne	●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●		●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	

EN USAGE COMPETITION IL FAUT FAIRE LA REVISION DES 4000 KM APRES CHAQUE COURSE!

IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 5 HEURES OU DE 500 KM.

LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE!

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2005

	UNE MOTO PROPRE FAIT ECONOMISER TEMPS ET ARGENT! 125/200 SX/EXC 250/300 SX/MXC/EXC	1ère révision après 10 heures ou 1000 Km	après 20 heures ou 2000 km	après 40 heures ou après 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte		●	
	Vidanger la boîte	●		●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes	●	●	
	hanger la bougie			●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu			●
	Vérifier le ralenti	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●		●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●		●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques			●
	Vérifier réglage du phare			●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●		●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●		●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●		●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●		●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●
	Purger les bras de fourche			●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant			●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●		●
	Vérifier état et pression des pneus	●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●		●
	Graisser la chaîne	●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●		●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDES POUVANT ETRE DEMANDES EN SUPPLEMENT!	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20.000 km
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	

EN USAGE COMPETITION IL FAUT FAIRE LA REVISION DES 4000 KM APRES CHAQUE COURSE!

IL NE FAUT PAS DEPASSER LA REVISION DE PLUS DE 5 HEURES OU DE 500 KM.

LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTROLES ET L'ENTRETIEN PAR LE!

VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE				
	Avant chaque utilisation	**Après chaque lavage**	**En utilisation tout-terrain**	**1x par an**
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

VERIFICATIONS RECOMMANDEES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR 125/200 SX, MXC, EXC UTILISE EN COMPETITIONS D'ENDURO (A DEMANDER EN PLUS A L'AGENT KTM)						
	30 heures	**45 heures**	**60 heures**	**90 heures**	**120 heures**	**135 heures**
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●	●	●
Usure des disques d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●	●	●
Contrôle du bon fonctionnement de la valve à l'échappement	●	●	●	●	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embiellage	●	●	●	●	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		●		●	
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage et de bielle		●		●		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements et le guide-fourchettes		●		●		●

VERIFICATIONS RECOMMANDEES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR SX, MXC, EXC UTILISE ENDURO COMME LOISIR (A DEMANDER EN PLUS A L'AGENT KTM)						
	60 heures	**90 heures**	**120 heures**	**180 heures**	**240 heures**	**270 heures**
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●	●	●
Usure des disques d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●	●	●
Contrôle du bon fonctionnement de la valve à l'échappement	●	●	●	●	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embiellage	●	●	●	●	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		●		●	
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		●		●	
Contrôle des roulements d'embiellage	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage et de bielle		●		●		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements et le guide-fourchettes		●		●		●

REMARQUE: S'IL S'AVERE LORS DU CONTROLE QUE LES TOLERANCES SONT DEPASSEES, IL FAUT REMPLACER LES ELEMENTS CONCERNES.

PLAN DE GRAISSAGE ET D´ENTRETIEN 2006

125 SX/SXS/EXC/EXC SIX DAYS
200 EXC/XC/XC-W

	UNE MOTO PROPRE FAIT ECONOMISER TEMPS ET ARGENT!	après chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			●		
	Vidanger la boîte	●	●		●	●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		●	●		
	hanger la bougie	●			●	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●		●	●	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●		●	●	
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	●			●	●
	Vérifier le ralenti	●	●		●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●	●		●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●		●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●		●	●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●		●	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●	●	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●	●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●			●	
	Vérifier réglage du phare	●			●	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●	●		●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●		●	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●		●	
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●		●	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●		●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●	●	
	Nettoyer les cache-poussière	●		●	●	
	Purger les bras de fourche	●		●	●	
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●			●	
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●		●	
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●		●	
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●	●	
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●	●	
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●	●	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●	●	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●		●	

IL NE FAUT EN AUCUN CAS DEPASSER DE PLUS DE 5 HEURES LE TEMPS ENTRE DEUX REVISIONS. LES REVISIONS DANS UN ATELIER KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTROLES ET L'ENTRETIEN QUE DOIT EFFECTUER LE PILOTE.

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	toutes les 80 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
Nettoyer et régler le carburateur				C/H	
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	C	C/H	C/H		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	C	C/H	C/H		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	C	C/H	C/H		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	C/H	C/H	C/H		
Contrôle du roulement de pied de bielle	C	C/H	C/H		
Remplacement des roulements d'embiellage			C/H		
Remplacement du roulement de tête de bielle		C	C/H		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		C	C/H		
Entretien complet de la fourche	C		H	C/H	
Entretien complet de l'amortisseur			C		C/H
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches				C/H	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	C	C/H	C/H		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	C	C/H	C/H		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol				C/H	
Remplacer le liquide de frein	C	C/H	C/H	C/H	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique				C/H	

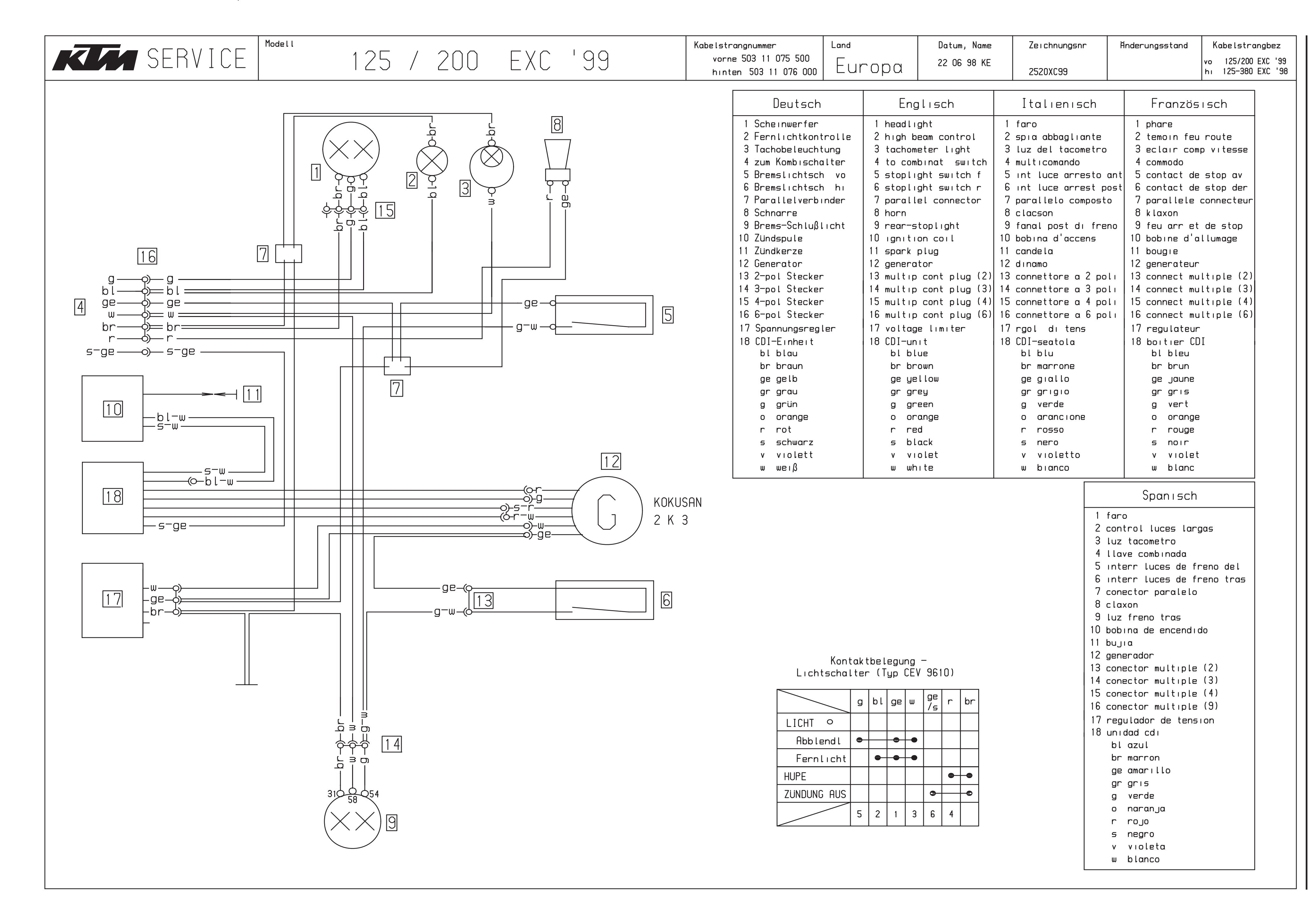
C = POUR UNE UTILISATION **C**OMPETITION TOUT-TERRAIN
H = POUR UNE UTILISATION DE LOISIR (**H**OBBY)

REMARQUE: S'IL S'AVERE LORS DU CONTROLE QUE LES TOLERANCES SONT DEPASSEES, IL FAUT REMPLACER LES ELEMENTS CONCERNES.

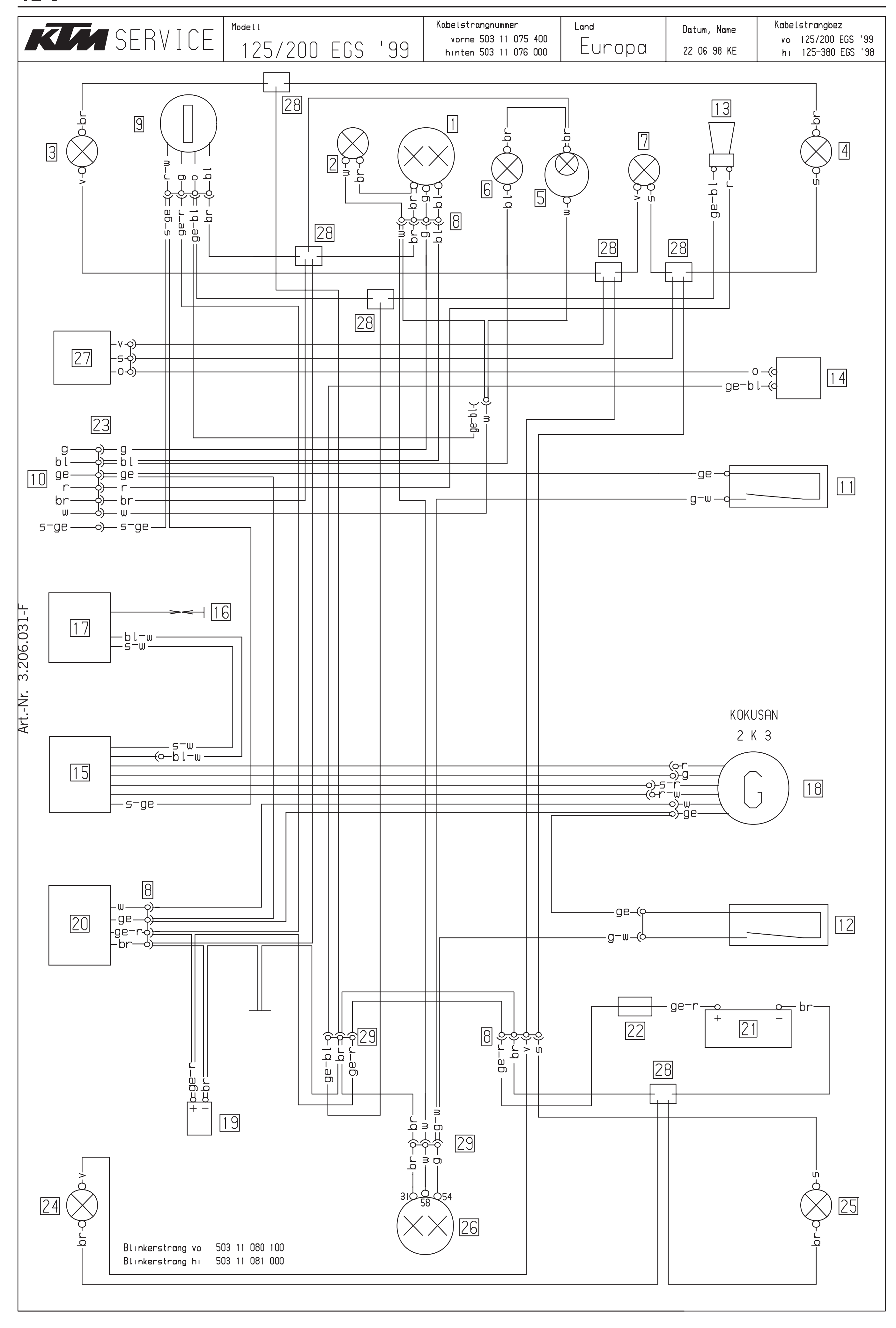
VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	au moins 1 fois par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

SCHÉMAS DE CABLAGE 12

SOMMAIRE



KTM SERVICE
Modell
125 / 200 EXC '99
Kabelstrangnummer
vorne 503 11 075 500
hinten 503 11 076 000
Land
Europa
Datum, Name
22 06 98 KE
Zeichnungsnr
2520XC99
Änderungsstand
Kabelstrangbez
vo 125/200 EXC '99
hi 125-380 EXC '98
Deutsch
1 Scheinwerfer
2 Fernlichtkontrolle
3 Tachobeleuchtung
4 zum Kombischalter
5 Bremslichtsch vo
6 Bremslichtsch hi
7 Parallelverbinder
8 Schnarre
9 Brems-Schlußlicht
10 Zündspule
11 Zündkerze
12 Generator
13 2-pol Stecker
14 3-pol Stecker
15 4-pol Stecker
16 6-pol Stecker
17 Spannungsregler
18 CDI-Einheit
bl blau
br braun
ge gelb
gr grau
g grün
o orange
r rot
s schwarz
v violett
w weiß
Englisch
1 headlight
2 high beam control
3 tachometer light
4 to combinat switch
5 stoplight switch f
6 stoplight switch r
7 parallel connector
8 horn
9 rear-stoplight
10 ignition coil
11 spark plug
12 generator
13 multip cont plug (2)
14 multip cont plug (3)
15 multip cont plug (4)
16 multip cont plug (6)
17 voltage limiter
18 CDI-unit
bl blue
br brown
ge yellow
gr grey
g green
o orange
r red
s black
v violet
w white
Italienisch
1 faro
2 spia abbagliante
3 luz del tacometro
4 multicomando
5 int luce arresto ant
6 int luce arrest post
7 parallelo composto
8 clacson
9 fanal post di freno
10 bobina d'accens
11 candela
12 dinamo
13 connettore a 2 poli
14 connettore a 3 poli
15 connettore a 4 poli
16 connettore a 6 poli
17 rgol di tens
18 CDI-seatola
bl blu
br marrone
ge giallo
gr grigio
g verde
o arancione
r rosso
s nero
v violetto
w bianco
Französisch
1 phare
2 temoin feu route
3 eclair comp vitesse
4 commodo
5 contact de stop av
6 contact de stop der
7 parallele connecteur
8 klaxon
9 feu arr et de stop
10 bobine d'allumage
11 bougie
12 generateur
13 connect multiple (2)
14 connect multiple (3)
15 connect multiple (4)
16 connect multiple (6)
17 regulateur
18 boitier CDI
bl bleu
br brun
ge jaune
gr gris
g vert
o orange
r rouge
s noir
v violet
w blanc
Spanisch
1 faro
2 control luces largas
3 luz tacometro
4 llave combinada
5 interr luces de freno del
6 interr luces de freno tras
7 conector paralelo
8 claxon
9 luz freno tras
10 bobina de encendido
11 bujia
12 generador
13 conector multiple (2)
14 conector multiple (3)
15 conector multiple (4)
16 conector multiple (9)
17 regulador de tension
18 unidad cdi
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco
Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)
g bl ge w ge/s r br
LICHT o
Abblendl
Fernlicht
HUPE
ZUNDUNG AUS
5 2 1 3 6 4
KOKUSAN
2 K 3



KTM SERVICE
Modell
125/200 EGS '99
Kabelstrangnummer
vorne 503 11 075 400
hinten 503 11 076 000
Land
Europa
Datum, Name
22 06 98 KE
Kabelstrangbez
vo 125/200 EGS '99
hi 125-380 EGS '98
Art.-Nr. 3.206.031-F
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
KOKUSAN
2 K 3
G
br
v
s
w
r
g
o
bl
ge
s-ge
ge-r
ge-bl
g-w
bl-w
s-w
s-r
r-w
+
-
31
58
54
Blinkerstrang vo 503 11 080 100
Blinkerstrang hi 503 11 081 000

KTM 125/200 EGS 1999

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 eclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
9 Zündschloß	9 ignition lock	9 accensione	9 contact d'allum
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 CDI-Einheit	15 CDI-unit	15 CDI-seatola	15 boitier CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Batterie 1 2Ah	21 battery 1 2Ah	21 batteria 1 2Ah	21 batterie 1 2Ah
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (9)	23 connettore a 9 poli	23 connect multiple (9)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Blinkerschalter	27 blink switch	27 int lampeggiatori	27 contact d clignoteur
28 Parallelverbinder	28 parallel connector	28 parallelo composto	28 parallele connecteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (9)

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch

1 faro
2 luz de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
9 llave de contacto
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 unidad cdi
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 bateria 12V 1 2Ah
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (4)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 interuptor clignoteur
28 parallele connecteur
29 conector multiple (3)

Kontaktbelegung
Zündschloß (Typ CEV 7-pol)

	1	2	3	4	5	6	7
PARK	o		o	o		o	
AUS			o	o			
EIN	o	o			o	o	
EIN	o	o			o	o	o

Blinkerschalter

	s	o	v
⇦⇨			
⇦		o	o
⇨	o	o	

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
LICHT ⊖							
Abblendl	o		o	●			
Fernlicht		o	o	●			
HUPE						o	o
ZÜNDUNG AUS					o		o
	5	2	1	3	6	4	

KTM SERVICE	Modell 125/250/300/380 EXC '98'99	Kabelstrangnummer vorne 503 11 075 000 hinten 503 11 076 000	Land USA	Datum, Name 22 06 98 KE	Zeichnungsnr 22C8-USA	Änderungsstand	Kabelstrangbez vo 125 EXC USA '98 hi 125-380 EXC '98

Art.-Nr. 3.206.031-E

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

1
12
br ge bl
br w
2
s
3
w w ge
7
6
bl-w-o-bl-w
10
ge-s-o-s
r-w-o-r-w
s-r-o-s-r
g-o-g
r-o-r
ge-o-ge
4
w
5
11
KOKUSAN
2K2
9
br w g
8

KTM SERVICE	Modell: 200 EXC '98'99	Kabelstrangnummer vorne 523 11 075 000 hinten 503 11 076 000	Land: USA	Datum, Name: 22 06 98 KE	Zeichnungsnr: 200XCUSA	Änderungsstand	Kabelstrangbez vo 200 EXC USA '98 hi 125-380 EXC '98

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
13 CDI-Einheit	13 CDI-unit	13 CDI-seatola	13 boitier CDI
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
13 unidad cdi
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

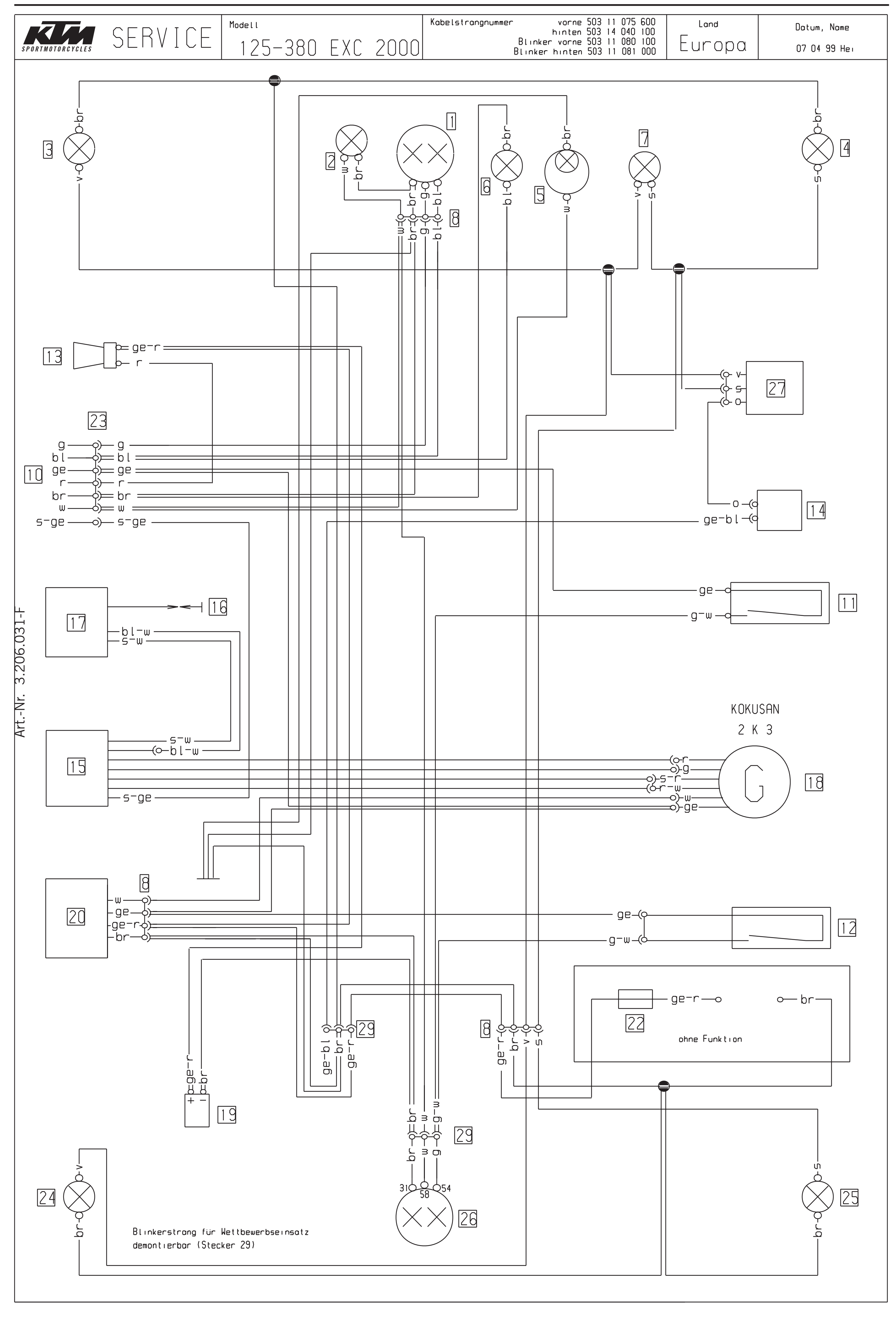
1
12
br ge bl
2
s-ge
3
ge w ge
6
7
bl-w s-w
13
s-w bl-w
s-ge
5
G
KOKUSAN 2 K 3
r g s-r r-w w ge
4
w ge br
9
br w g
8

KTM SPORTMOTORCYCLES SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Zeichnungsnr	Änderungsstand	Kabelstrangbez
	125/200/250/300 EXC 2000	vorne 503 11 075 000 hinten 503 11 076 000	USA	22 06 98 KE	1-3XCUSA		vo 125 EXC USA '98 hi 125-380 EXC '98

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

KOKUSAN
2K2



KTM SPORTMOTORCYCLES
SERVICE
Modell
125-380 EXC 2000
Kabelstrangnummer
vorne 503 11 075 600
hinten 503 14 040 100
Blinker vorne 503 11 080 100
Blinker hinten 503 11 081 000
Land
Europa
Datum, Name
07 04 99 Hei
KOKUSAN
2 K 3
ohne Funktion
Blinkerstrang für Wettbewerbseinsatz
demontierbar (Stecker 29)
Art.-Nr. 3.206.031-F

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 eclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 CDI-Einheit	15 CDI-unit	15 CDI-seatola	15 boitier CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Blinkerschalter	27 blink switch	27 int lampeggiatori	27 contact d clignoteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (9)

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

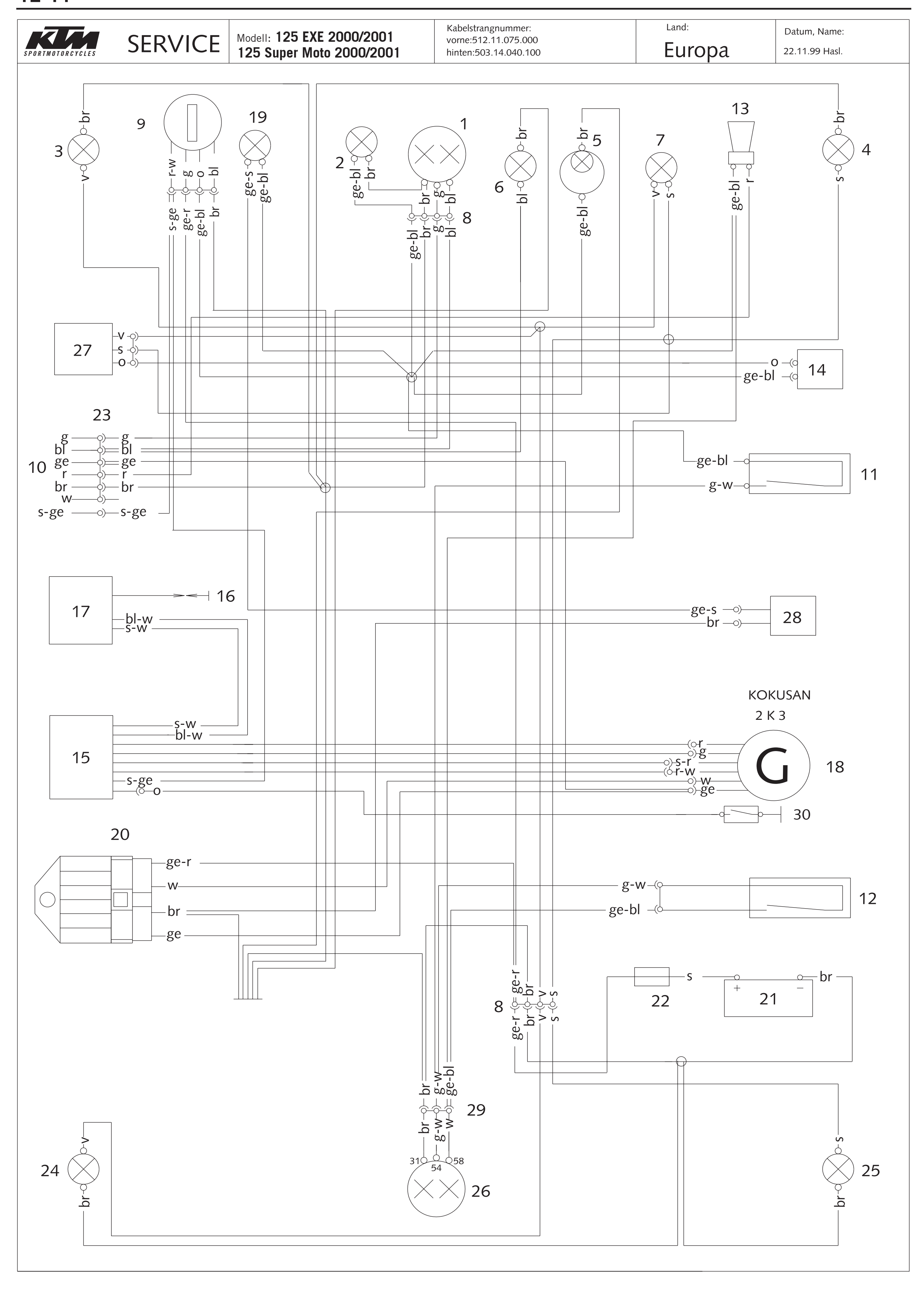
Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 unidad cdi
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 interuptor clignoteur
29 conector multiple (3)

Blinkerschalter

	s	o	v
⇦⇨			
⇦		●	●
⇨	●	●	

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT ○							
Abblendl	●		●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●		●
	5	2	1	3	6	4	


KTM
SPORTMOTORCYCLES
SERVICE
Modell: 125 EXE 2000/2001
125 Super Moto 2000/2001
Kabelstrangnummer:
vorne:512.11.075.000
hinten:503.14.040.100
Land:
Europa
Datum, Name:
22.11.99 Hasl.
KOKUSAN
2 K 3
G
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
54
58
+
−
br
v
r-w
g
o
bl
s-ge
ge-r
ge-bl
ge-s
s
w
ge
bl-w
s-w
s-r
g-w

KTM 125 EXE 2000/2001, 125 SUPERMOTO 2000/2001

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic.left fr.	3 lampegg.ant.sn.	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic.right fr.	4 lampegg.ant.dx.	4 clignoteur av.droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 eclair.comp.vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 4-pol.Stecker	8 multip.cont.plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect.multiple (4)
9 Zündschloss	9 ignition lock	9 accensione	9 contact.d'allum.
10 zum Kombischalter	10 to combinat. switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch. vo	11 stoplight switch f.	11 int.luce arresto ant	11 contact de stop av.
12 Bremslichtsch. hi	12 stoplight switch r.	12 int.luce arresto post	12 contact Harr.de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 CDI-Einheit	15 CDI-unit	15 CDI-seatola	15 boitier CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens.	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Ölkontrolleuchte	19 oil level tell tale	19 contr.d.liv.d'olio	19 contr.de niv d huile
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol. di tens.	20 regulateur
21 Batterie 3Ah	21 battery 3Ah	21 batteria 3Ah	21 batterie 3Ah
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol.Stecker	23 multip.cont.plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect.multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg.post.sn	24 clign.arr.gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg.post.dx.	25 clign.arr.droite
26 Brems-Schlusslicht	26 rear-stoplight	26 fanal.post.di freno	26 feu arr.et de stop
27 Blinkerschalter	27 blink switch	27 int. lampeggiatori	27 contact.d.clignoteur
28 Ölstandgeber	28 oil level sensor	28 liv.d'olio transmet.	28 niv.d'huile transmet
29 3-pol. Stecker	29 multip.cont.plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect.multiple (3)
30 kontaktstift 3.Gang	30 gear switch 3.gear	30 secondo marcia	30 cont.d.boite d.vites

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiss	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch

1 faro
2 luz de posicion
3 interm. izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
9 llave de contacto
10 interruptor combinado
11 interr. luz de freno del.
12 interr. luz. de fren tras.
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 unidad cdi
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 contr.del nivel del aceite
20 regulador de tension
21 bateria 12V 3Ah
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 interuptor clignoteur
28 sensor.del nivel del aceite
29 conector multiple (3)
30 interruptor de cambio (3)

Zündschloss
ZADI (503.11.065.000)

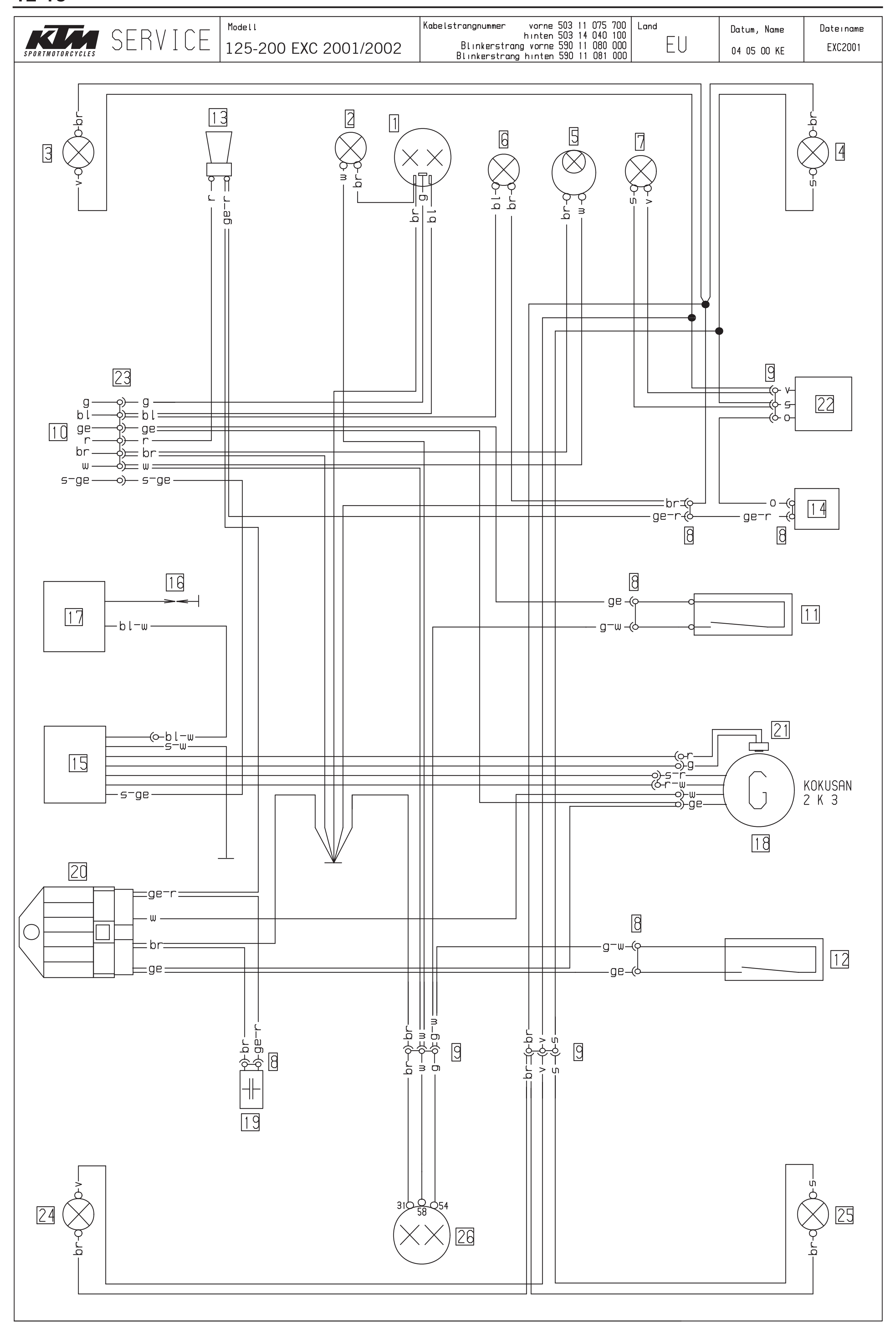
	bl	r-w	gr	o
ein			○	○
aus	○	○	○	

Blinkerschalter

	s	o	v
⇦ ⇨			
⇦		○	○
⇨	○	○	

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	s/ge	r	br
LICHT							
Abblendl.	○	—	○	○			
Fernlicht		○	○	○			
HUPE						○	○
ZÜNDUNG AUS					○	—	○
	5	2	1	3	6	4	


KTM
SPORTMOTORCYCLES
SERVICE
Modell
125-200 EXC 2001/2002
Kabelstrangnummer vorne 503 11 075 700
hinten 503 14 040 100
Blinkerstrang vorne 590 11 080 000
Blinkerstrang hinten 590 11 081 000
Land
EU
Datum, Name
04 05 00 KE
Dateiname
EXC2001
KOKUSAN
2 K 3
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
31
58
54
g
bl
ge
r
br
w
s-ge
bl-w
s-w
ge-r
g-w
s-r
r-w
v
s
o

KTM 125-200 EXC 2001/2002

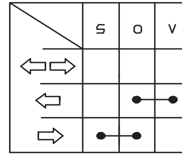
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 position light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 eclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 2-pol Stecker	8 multip cont plug (2)	8 connettore a 2 poli	8 connect multiple (2)
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 CDI	15 CDI	15 CDI	15 CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Impulsgeber	21 pulser coil	21 trasmett d'impulsi	21 generateur d'impuls
22 Blinkerschalter	22 blink switch	22 int lampeggiatori	22 contact d clignateur
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (2)
9 conector multiple (3)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 CDI
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 generado de impulsos
22 interuptor clignoteur
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

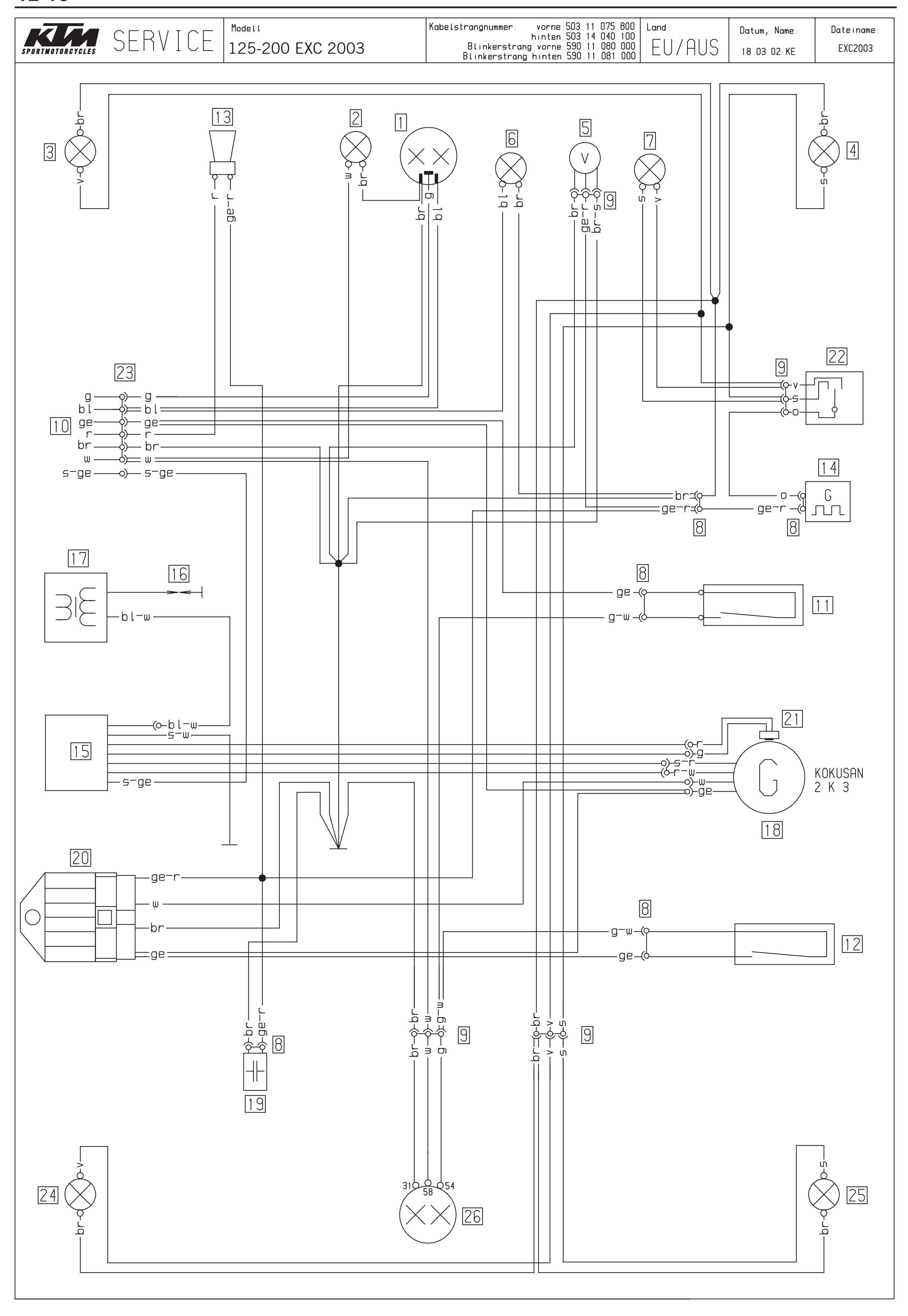
	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
Lights ○							
LO beam	●		●	●			
Hi beam		●	●	●			
Horn						●	●
Engine off					●		●
	5	2	1	3	6	4	



KTM SERVICE	Modell: 125/200/250 EXC 2001	Kabelstrangnummer: vorne 503 11 075 000, hinten 503 11 076 000	Land: USA	Datum, Name: 22 06 98 KE	Zeichnungsnr: 1-3XCUSA	Dateiname: 1-3XCUS1, Ändstand 100400	Kabelstrangbez: vo 125 EXC USA '98, hi 125-250 EXC '98

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco


KTM SPORTMOTORCYCLES
SERVICE
Modell
125-200 EXC 2003
Kabelstrangnummer: vorne 503 11 075 800
hinten 503 14 040 100
Blinkerstrang vorne 590 11 080 000
Blinkerstrang hinten 590 11 081 000
Land:
EU/AUS
Datum, Name:
18 03 02 KE
Dateiname:
EXC2003
KOKUSAN
2 K 3
31
58
54

KTM 125-200 EXC 2003

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 position light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr.	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr.	4 lampegg ant dx.	4 clignoteur av droit
5 Tacho	5 speedometer	5 tachimetro	5 compteur
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 2-pol Stecker	8 multip cont plug (2)	8 connettore a 2 poli	8 connect multiple (2)
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 zum Kombischalter	10 to combinat. switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch. vo	11 stoplight switch f.	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av.
12 Bremslichtsch. hi	12 stoplight switch r.	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 CDI	15 CDI	15 CDI	15 CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens.	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol. di tens.	20 regulateur
21 Impulsgeber	21 pulser coil	21 trasmett d'impulsi	21 generateur d'impuls.
22 Blinkerschalter	22 blink switch	22 int. lampeggiatori	22 contact d clignateur
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx.	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch

1 faro
2 luz de posicion
3 interm. izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (2)
9 conector multiple (3)
10 interruptor combinado
11 interr. luz de freno del.
12 interr. luz. de fren tras.
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 CDI
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 generado de impulsos
22 interuptor clignoteur
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero

Kontaktbelegung - Lichtschalter

	g	bl	ge	w	s/ge	r	br
Lights ●							
LO beam	●		●	●			
Hi beam		●	●	●			
Horn						●	●
Engine off					●		●
	5	2	1	3	6	4	

Blinkerschalter

	s	o	v
⇦⇨			
⇦		●	●
⇨	●	●	

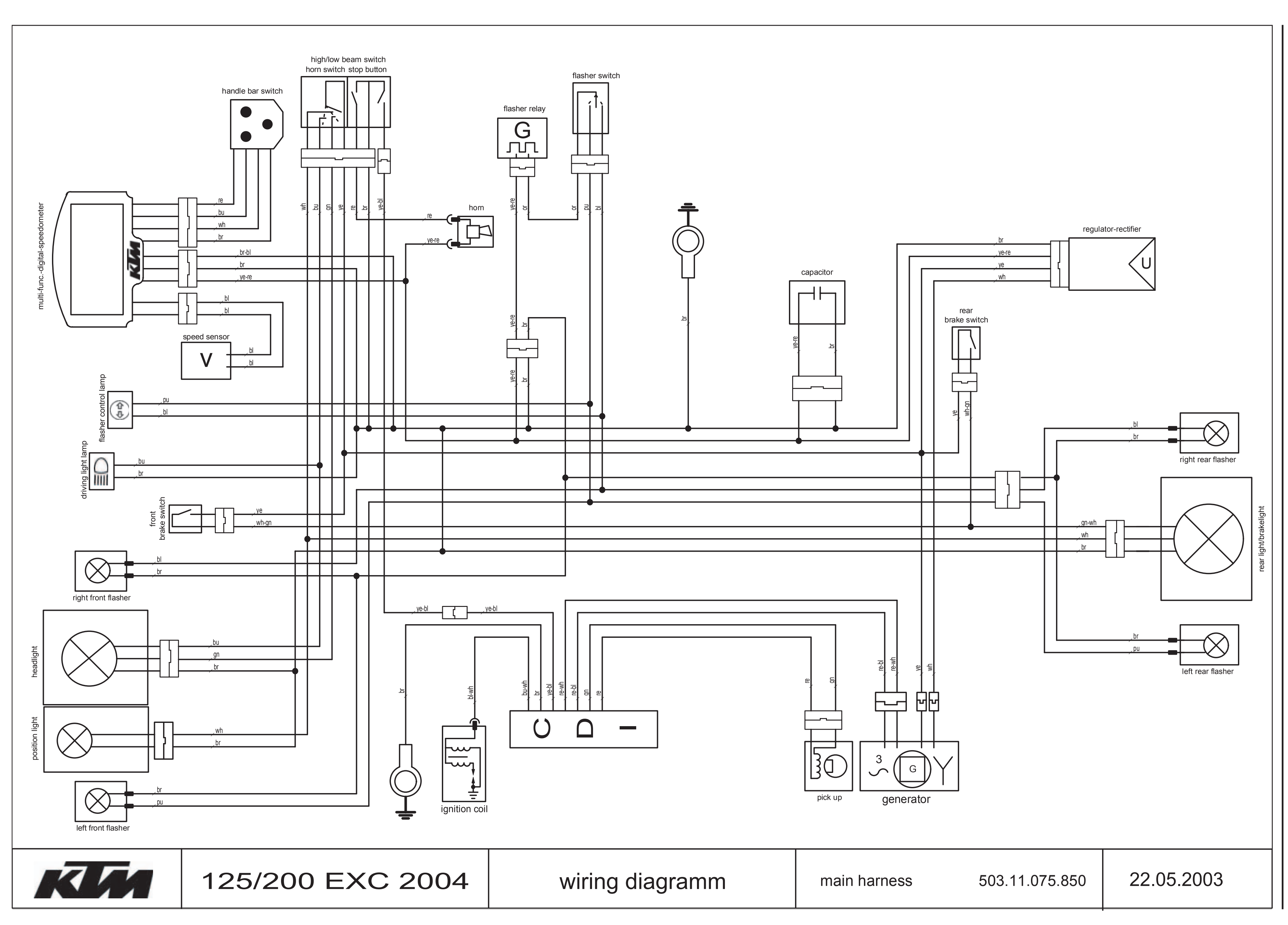
KTM SPORTMOTORCYCLES SERVICE	Modell 125/200 EXC 2003	Kabelstrangnummer vorne 503 11 075 000 hinten 503 11 076 000	Land USA	Datum, Name 22 06 98 KE	Zeichnungsnr 1-3XCUSA	Dateiname 1-3XCUS1 Ändstand 100400	Kabelstrangbez vo 125 EXC USA '98 hi 125-250 EXC '98

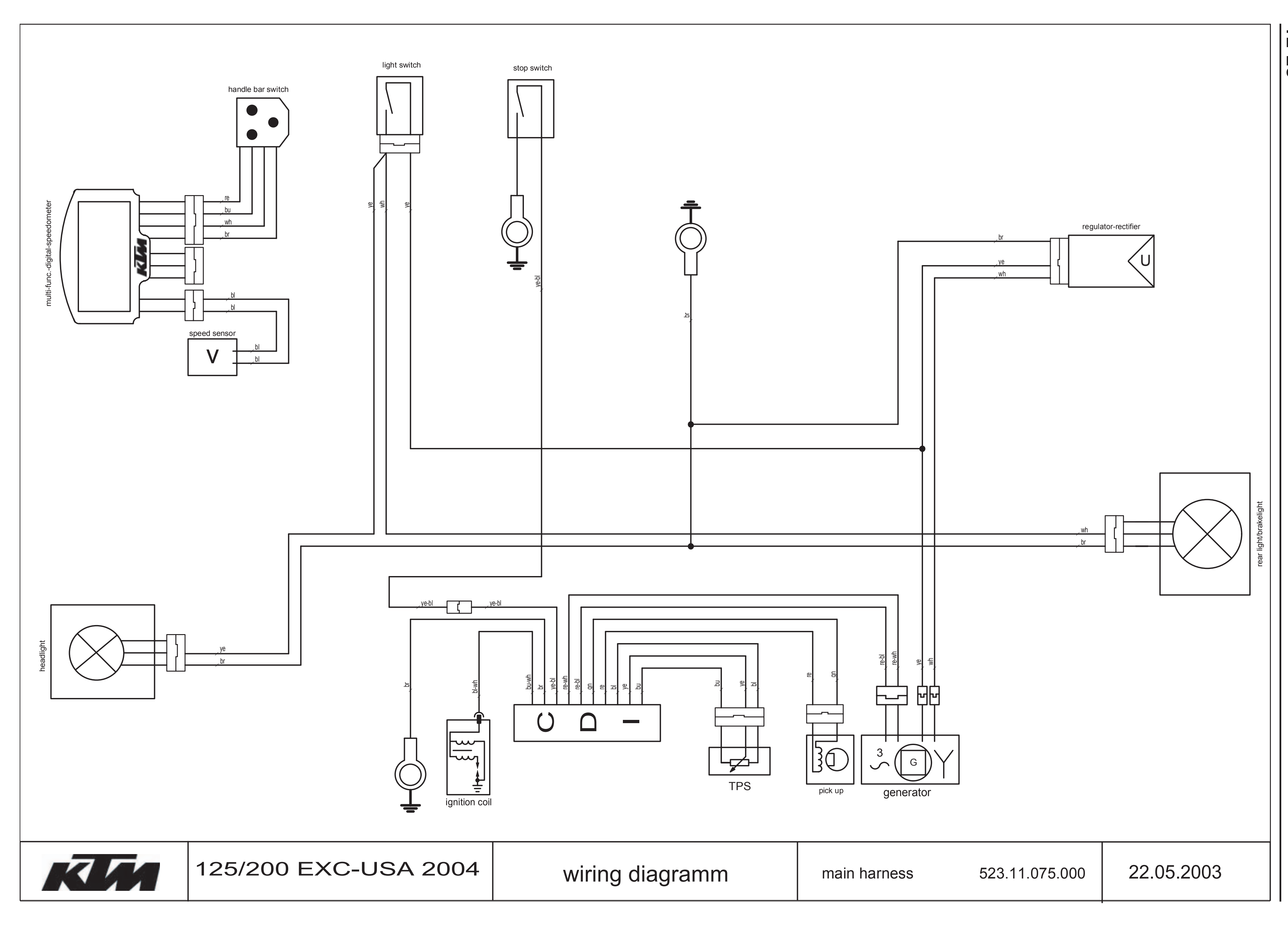
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

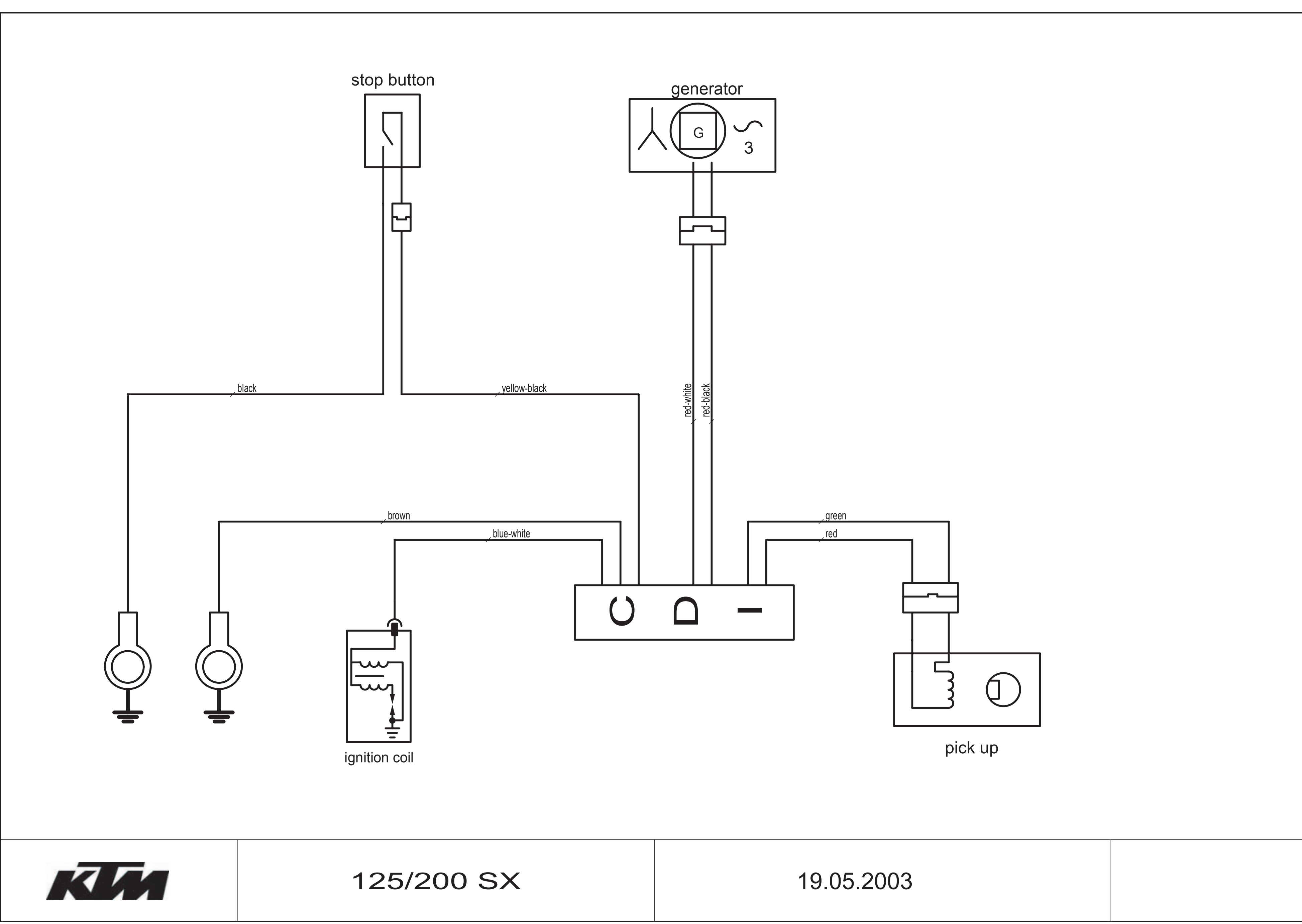
KOKUSAN 2K2

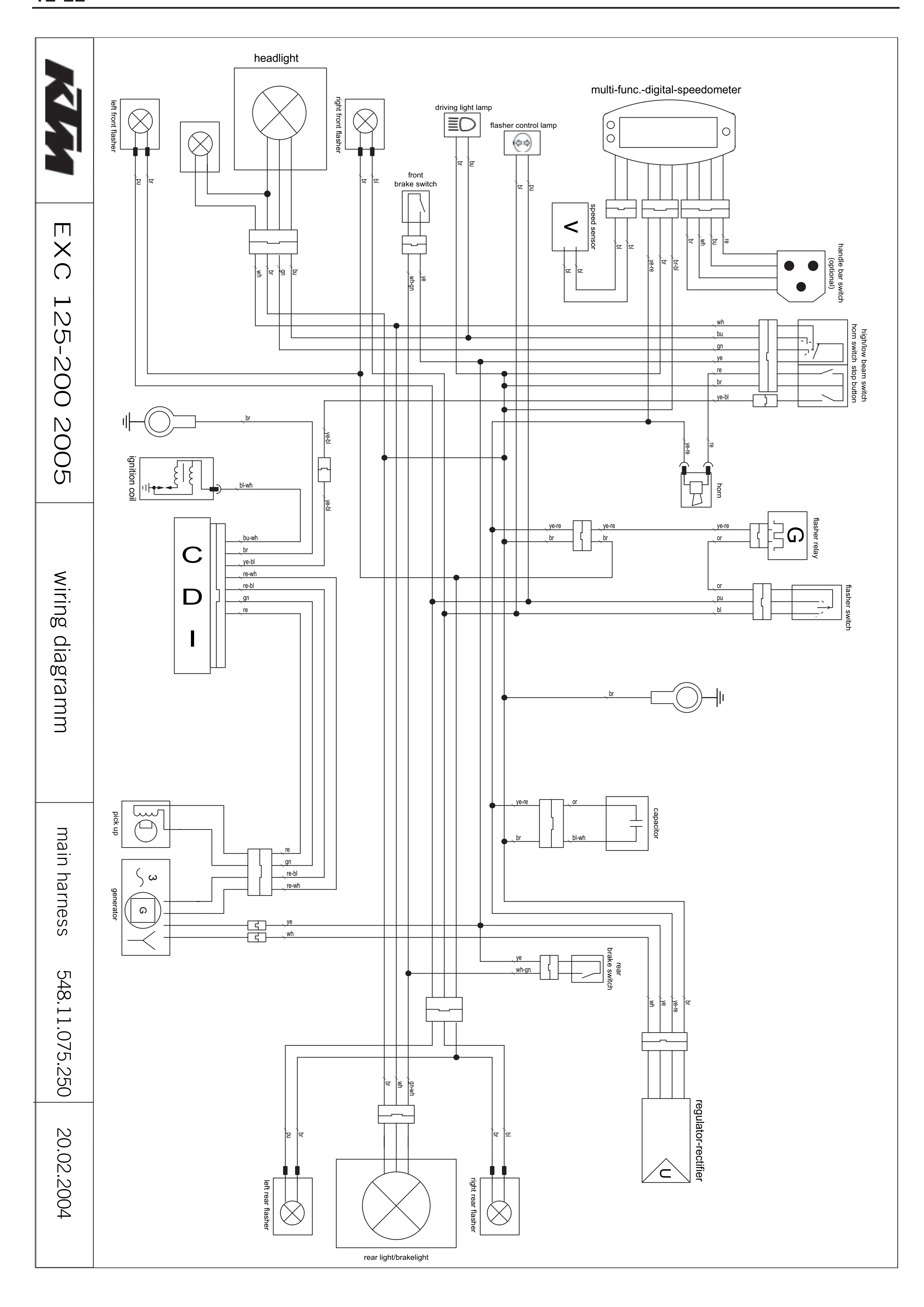
Manuel de réparation KTM 125 / 200 Art.-Nr. 3.206.031-F





handle bar switch
light switch
stop switch
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
regulator-rectifier
rear light/brakelight
headlight
ignition coil
TPS
pick up
generator
125/200 EXC-USA 2004
wiring diagramm
main harness
523.11.075.000
22.05.2003


stop button
generator
G
3
black
yellow-black
red-white
red-black
brown
blue-white
green
red
C D I
ignition coil
pick up
KTM
125/200 SX
19.05.2003


KTM
EXC 125-200 2005
wiring diagramm
main harness
548.11.075.250
20.02.2004
headlight
left front flasher
right front flasher
driving light lamp
flasher control lamp
multi-func.-digital-speedometer
front brake switch
speed sensor
V
handle bar switch (optional)
high/low beam switch
horn switch
stop button
horn
ignition coil
C D I
flasher relay
G
flasher switch
capacitor
pick up
generator
G
rear brake switch
regulator-rectifier
U
left rear flasher
right rear flasher
rear light/brakelight

handle bar switch (optional)

light switch

stop switch

multi-func.-digital-speedometer

speed sensor

regulator-rectifier

rear light/brakelight

headlight

ignition coil

CDI

pick up

generator

re bu wh br bl bl bl bl wh wh ye ye-bl br wh wh br wh br wh ye-bl ye-bl br bl-wh bu-wh br ye-bl re-wh re-bl gn re re gn re-bl re-wh ye

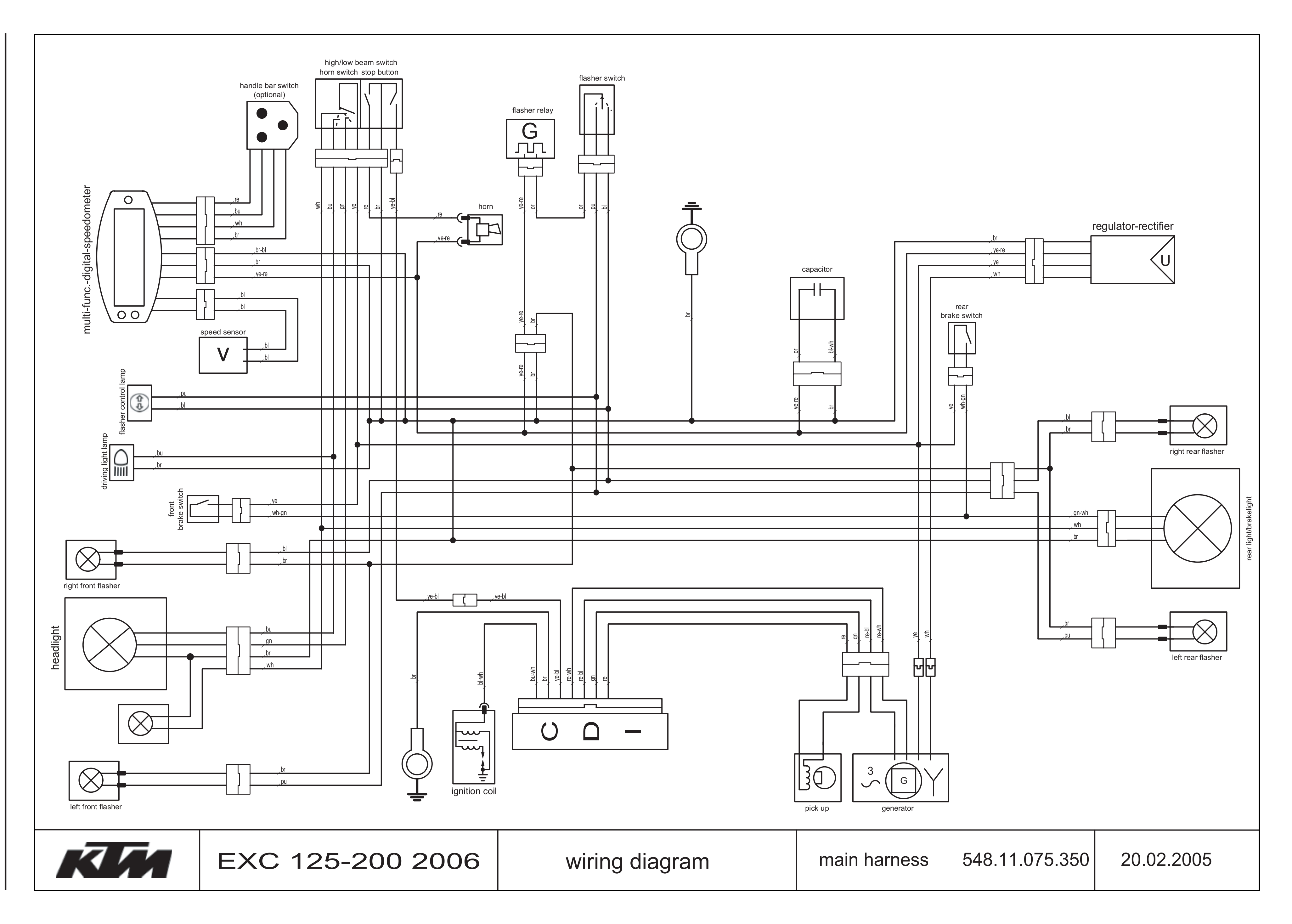
KTM | EXC-USA 200 05 | wiring diagramm | main harness 548.11.075.000 | 20.02.2004

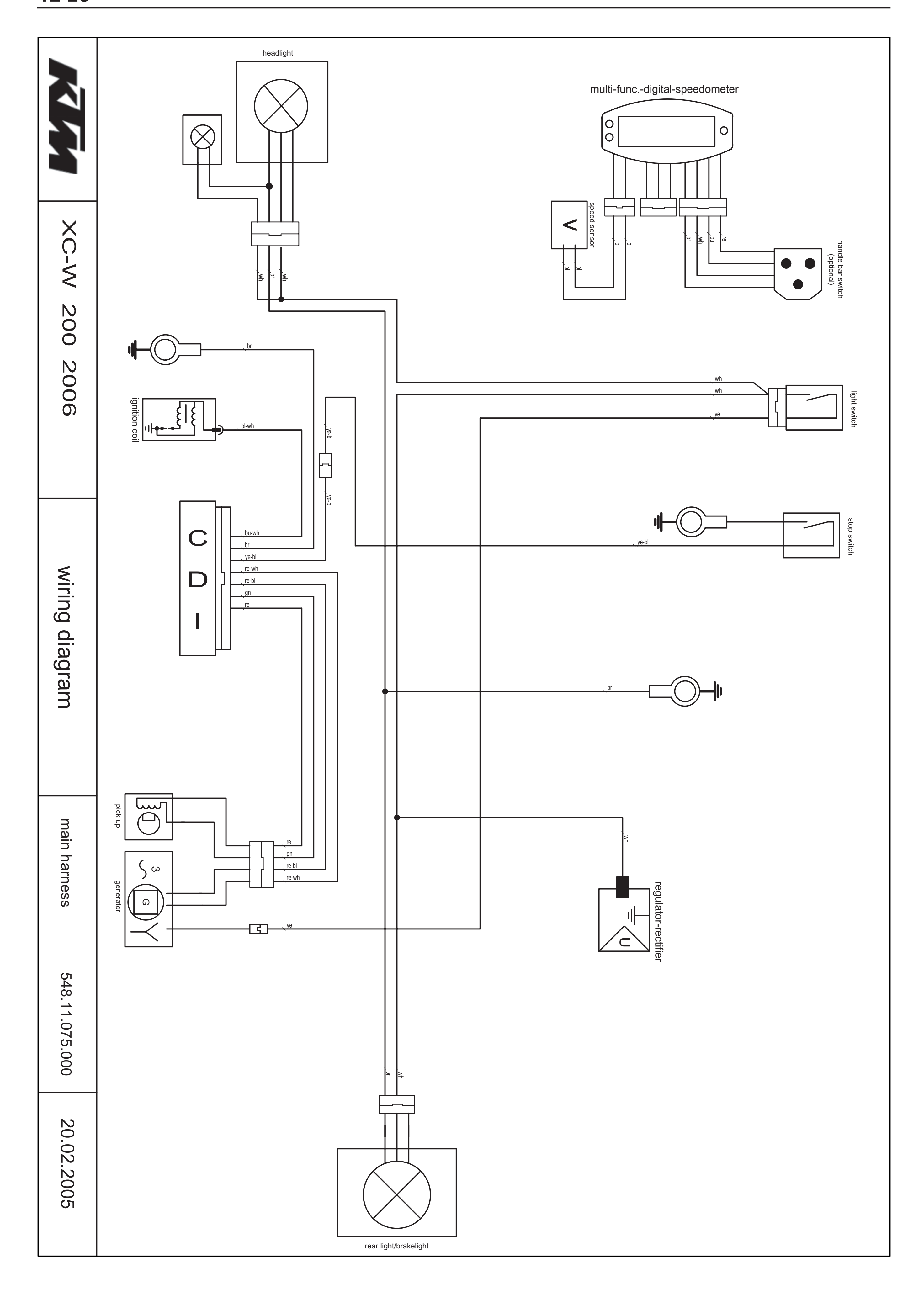
stop button
generator
G
3
pick up
black
yellow-black
red-white
red-black
green
red
brown
blue-white
CDI
ignition coil

KTM

SX/SXS 125 2005/2006 XC 200 2006

548.39.032.000


handle bar switch
(optional)
high/low beam switch
horn switch stop button
flasher switch
flasher relay
horn
multi-func.-digital-speedometer
regulator-rectifier
capacitor
speed sensor
rear
brake switch
flasher control lamp
driving light lamp
front
brake switch
right rear flasher
rear light/brakelight
right front flasher
headlight
left rear flasher
ignition coil
left front flasher
pick up
generator
EXC 125-200 2006
wiring diagram
main harness
548.11.075.350
20.02.2005



KTM
XC-W 200 2006
wiring diagram
main harness
548.11.075.000
20.02.2005
headlight
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
handle bar switch (optional)
light switch
stop switch
ignition coil
CDI
pick up
generator
regulator-rectifier
rear light/brakelight
wh
br
ye
bl
bu
re
bl-wh
bu-wh
ye-bl
re-wh
re-bl
gn

TRADUCTIONS

Capacitor	Condensateur
CDI	CDI
Driving light lamp	Temion feu route
Flasher relay	Relais de clignotants
Flasher switch	Bouton de clignotants
Front brake switch	Contacteur de frein avant
Flasher control lamp	Temion de clignoteur
Generator	Genrateur
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord
Headlight	Phare
High / low beam switch	Contacteur code/phare
Horn	Avertisseur sonore
Horn switch	Bouton d'avertisseur sonore
Ignition coil	Bobine d'allumage
Left front flasher	Clignotant avant gauche
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord
Pick up	Capteur d'allumage
Position light	Feu de position
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur
Right front flasher	Clignotant avant droit
Right rear flasher	Clignotant arrière droit
Speed sensor	Capteur de vitesse
Stop switch	Contacteur stop

COULEUR DE CABLE

bl: noir
ye: jaune
bu: bleul
gr: vert
re: rouge
wh: blanc
br: brun
or: orange
pi: rose
gr: gris
pu: violet